



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Allmän bakgrund

Begreppet *mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg* omfattar en rad olika förbränningsmotorer installerade i maskiner i form av allt från små handhållna maskiner, byggnadsmaskiner och generatoraggregat, till motorvagnar, lokomotiv och fartyg på inre vattenvägar. Dessa motorer bidrar starkt till luftföroreningarna och står för omkring 15 % av kväveoxidutsläppen (NOx) och 5 % av utsläppen av partikelformiga ämnen i EU.

För närvarande fastställs utsläppsgränserna för dessa motorer i direktiv 97/68/EG. Direktivet har ändrats ett antal gånger, men flera tekniska översyner har visat att det finns brister i den nuvarande lagstiftningens utformning. Omfattningen är för begränsad eftersom den utesluter vissa motorkategorier. Nya utsläppssteg infördes senast när direktivet ändrades 2004 och de återspeglar inte längre den senaste tekniken. Dessutom stämmer utsläppsgränserna för vissa motorkategorier inte överens med varandra.

Slutligen har det nyligen framkommit avgörande bevis för de negativa hälsoeffekterna av utsläpp av dieslavgaser, särskilt när det gäller partikelformiga ämnen (dvs. dieselpartiklar). En av de viktigaste upptäckterna är att partiklarnas storlek är en avgörande faktor för de observerade hälsoeffekterna. Detta problem går bara att lösa med gränsvärden som bygger på en beräkning av antalet partiklar (dvs. ett gränsvärde för antalet partiklar). Därför verkar det lämpligt att införa ett nytt utsläppssteg (steg V) för de mest relevanta motorkategorierna med inriktning på gränsvärden för partikelantal utöver gränsvärdena för partikelmassa, i linje med utvecklingen inom vägsektorn.

• Motiv och syfte

Syftet med förslaget är att skydda människors hälsa och miljön och att säkerställa en god funktion hos den inre marknaden för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Förslaget syftar också till att hantera frågor som berör konkurrenskraft och överensstämmelse.

Målet är att i linje med EU:s politik för luftkvalitet gradvis minska utsläppen från nya motorer som släpps ut på marknaden och med tiden ersätta de äldre motorer som ger mer föroreningar. Detta väntas ge en mycket stor utsläppsminskning rent generellt, men minskningen per motorkategori kommer att variera beroende på hur strikta de specifika kraven är nu.

Dessutom väntas förslaget minska pressen på medlemsstaterna när det gäller att införa ytterligare regleringar som skulle kunna störa den inre marknaden. Slutligen syftar förslaget till att avlägsna hinder för utrikeshandeln genom harmoniserade regler och genom att minska de rättsliga hinder som skillnaderna i utsläppskrav skapar. Syftet är framför allt att föra EU:s och USA:s krav närmare varandra.

Genom att förenkla befintlig lagstiftning om typgodkännande, förbättra insynen och lätta den administrativa bördan bidrar förslaget slutligen till att stärka det europeiska näringslivets konkurrenskraft.

• Gällande bestämmelser

De nuvarande utsläppskraven för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (EGT L 59, 27.2.1998, s. 1).

Utkastet till förslag kommer tillsammans med dess genomförandeakter och delegerade akter att överföra och förbättra de befintliga kraven i det ovannämnda direktivet, efter det att en teknisk granskning har påvisat ett antal väsentliga brister. Jämfört med den befintliga rättsakten kommer förslaget till förordning att

- införa nya utsläppsgränser som återspeglar den tekniska utvecklingen och EU:s politik inom sektorn för användning på väg, i syfte att uppnå EU:s mål för luftkvalitet,
- utvidga omfattningen i syfte att öka harmoniseringen på marknaden (inom EU och internationellt) och minimera risken för snedvridning på marknaden,
- innefatta åtgärder för att förenkla de administrativa förfarandena och förbättra verkställandet, bland annat genom villkor för bättre marknadsövervakning.

• **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Detta förslag syftar till att förbättra miljöskyddet genom att uppdatera befintliga utsläppsgränser och vid behov utöka deras räckvidd. Samtidigt syftar förslaget till att trygga den inre marknadens funktion och avlägsna onödiga bördor för de företag som är verksamma på den inre marknaden och internationellt. Därmed ligger förslaget helt och hållet i linje med Europa 2020-strategin och är fullständigt anpassat efter EU:s strategi för hållbar utveckling.

Förslaget anknyter i det här sammanhanget till följande mer specifika politikområden och mål:

- EU:s sjätte miljöhandlingsprogram¹ som syftar till att uppnå ”sådan luftkvalitet som inte leder till betydande negativa konsekvenser och risker för människors hälsa eller miljön”.
- Tematisk strategi för luftförorening² som innehåller en heltäckande ram för EU:s politik för att minska luftföroreningarnas negativa effekter på människors hälsa och miljö fram till 2020.
- Direktiv 2001/81/EG om nationella utsläppstak, där det införs rättsligt bindande gränsvärden för de totala tillåtna utsläppen på medlemsstatsnivå för flera luftföroreningar. De officiella uppgifter som rapporterats enligt det direktivet visar att tolv medlemsstater överskred dessa gränsvärden 2010 och det finns sannolikt fortfarande problem med efterlevnaden, även om det har gjorts vissa förbättringar.
- Direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet, där det införs rättsligt bindande gränsvärden för koncentrationerna i utomhusluften för viktiga luftföroreningar som partikelformiga ämnen och kvävedioxid.
- Vitboken om transport 2011³, särskilt i fråga om renare transporter på inre vattenvägar och järnvägar.

¹ Beslut nr 1600/2002/EG av den 22 juli 2002.

² KOM(2005) 446, 21.9.2005.

- Strängare krav på förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg skulle bidra positivt till målen för alla dessa politikområden.

Slutligen stämmer förslaget överens med 2012 års uppdatering av industripolitiken⁴ och kan ge ett viktigt bidrag till den tekniska harmoniseringen inom ramen för handelsförhandlingarna mellan EU och USA (TTIP).

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

• Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

För att utarbeta förslaget har kommissionen samrått med de berörda parterna på flera sätt:

- Det hölls ett öppet offentligt samråd på internet som omfattade förslagets alla delar. Svar togs emot från nationella och regionala myndigheter i EU-medlemsstater (ministerier, byråer), branschorganisationer, industriföretag, icke-statliga organisationer och arbetsmarknadens parter.
- En utfrågning av de berörda parterna anordnades som komplement till det öppna samrådet på internet den 14 februari 2013 i Bryssel, med omkring 80 deltagare.
- De berörda parterna uppmanades också att bidra och skicka in synpunkter i samband med flera konsekvensbedömningsstudier som har genomförts tidigare av externa konsulter.
- Förslaget har diskuterats vid flera möten i kommissionens arbetsgrupp för experter på utsläpp från maskiner med deltagare från näringslivet, icke-statliga organisationer samt företrädare för medlemsstaterna och kommissionen.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Ett öppet offentligt samråd inleddes den 15 januari 2013 och avslutades den 8 april 2013 (tolv veckor). En särskild webbplats⁵ utvecklades för samrådet och kommissionens avdelningar tog fram ett samrådsdokument på 15 sidor, med en beskrivning av viktiga frågor, resultat av studier och alternativ till åtgärder. Sammanlagt togs 69 svar emot.

En närmare analys av resultatet finns i bilaga II till konsekvensbedömningsrapporten och de enskilda svaren finns att läsa på webbplatsen för samrådet.

• Extern experthjälp

Berörda fackområden/sakkunskaper

Förslaget kräver en bedömning av olika alternativ samt av miljöpåverkan och ekonomisk och social påverkan.

Metoder

³ KOM(2011) 144, 28.3.2011.

⁴ COM(2012) 582, 10.10.2012.

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

Kommissionen har genomfört flera olika studier och regelbundet rådfrågat de berörda parterna rörande genomförbarheten för nya gränsvärden och behovet att införa nya steg för avgasutsläpp baserat på den tekniska utvecklingen. Konsekvensbedömningen bygger på följande externa studier⁶:

- En teknisk översyn av direktivet, inlämnad i två delar av gemensamma forskningscentrumet, där del 1 innehåller en översikt över utsläppsinventeringar av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Del 2 är bland annat inriktad på förbränningsmotorer med gnisttändning (små bensinmotorer och snöskotermotorer) och innehåller bland annat analyser av utsläppsinventeringar och marknadsförsäljning av byggnads- och jordbruksmaskiner.
- I en konsekvensbedömningsstudie av Arcadis N.V. görs en konsekvensbedömning av de alternativ som tagits fram i gemensamma forskningscentrumets tekniska översyn. I en kompletterande studie av samma uppdragstagare undersöktes särskilt konsekvenserna för små och medelstora företag. I den studien bedömdes också miljö- och hälsokonsekvenserna, utöver de sociala och ekonomiska konsekvenserna.
- I en studie från Risk & Policy Analysis (RPA) och Arcadis bedömdes de nuvarande bidragen till utsläppen av växthusgaser från sektorn för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. I samma studie undersöktes också genomförbarheten för en utvidgning av utsläppsgränserna för motorer med varierande varvtal till motorer med konstant varvtal, och där övervägdes även möjligheten att anpassa gränsvärdena för avgasutsläpp till USA:s gränsvärden.
- I Panteias undersökning⁷, som beställdes av GD Transport och rörlighet, analyserades läget inom sektorn för inre vattenvägar. Dessutom bedömdes särskilda åtgärder för att minska utsläppen från transporter på inre vattenvägar.

En arbetsgrupp med representanter för olika avdelningar har följt och bidragit till arbetet med konsekvensbedömningen. Arbetsgruppen höll fyra möten under 2013. Alla berörda avdelningar vid kommissionen bjöds in att delta i den här gruppen. Gemensamma forskningscentrumet bidrog till analyserna genom ett forskningsprojekt om hur gränsvärden för partikelantal skulle påverka vissa motorkategorier.

Tillvägagångssätt för att göra experternas rekommendationer allmänt tillgängliga

Rapporterna från de ovannämnda studierna finns tillgängliga på webbplatsen för GD Näringsliv.

• Konsekvensbedömning

Tre huvudalternativ analyserades i detalj. Vart och ett omfattar olika delalternativ för de motorkategorier och tillämpningar som redan omfattas av EU:s lagstiftning för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och för de

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

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

som kan komma att omfattas av lagstiftningen i framtiden. Utöver möjligheten att inte göra några politiska förändringar alls, är alternativen följande:

Alternativ 2: Anpassning efter USA:s standarder för räckvidd och gränsvärden.

Alternativ 3: Steg mot samma ambitionsnivåer som för sektorn för transporter på väg för de mest relevanta utsläppskällorna.

Alternativ 4: Höjd ambitionsnivå genom utökade övervakningsbestämmelser.

Redan när analysen utformades tog man dock hänsyn till att det rekommenderade valet skulle kunna bli en kombination av delar från olika alternativ. Kostnadsnyttoanalysen gjordes på enskilda moduler för att göra det möjligt att gruppera om delarna.

Alternativ utan lagstiftning (till exempel ett frivilligt avtal med branschen) har övervägts, men den inledande analysen visade att den metoden inte skulle vara lämplig för att uppnå målen för förslaget. Beslutet baseras på att utsläppsgränser för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg sannolikt bara kan ge effekt och garantera rättvisa villkor för alla ekonomiska aktörer om de är rättsligt bindande.

Konsekvensbedömningen presenterades för och godkändes av konsekvensbedömningsnämnden den 20 november 2013.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

• Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Förslaget innebär en väsentlig förbättring av systemet för typgodkännande av motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg när det gäller de tekniska kraven på utsläpp genom att det införs strängare nivåer och en tudelad strategi.

De nya obligatoriska kraven för utsläppsgränser för motorer enligt steg V kommer att fastställas i detalj genom de delegerade akter som föreskrivs i förslaget. De delegerade akter som antas enligt detta förslag kommer bland annat att innefatta

- närmare tekniska krav på provcyklerna,
- tekniska provnings- och mätförfaranden,
- närmare bestämmelser och krav för de undantag som beviljas enligt den här förordningen,
- närmare bestämmelser för typgodkännandeförfaranden.

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

• Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen gäller, eftersom förslaget inte omfattas av unionens exklusiva behörighet.

Eftersom förslaget gäller ändringar i befintlig EU-lagstiftning är det bara EU som kan hantera frågorna effektivt. De politiska målen kan inte heller uppnås i tillräcklig utsträckning genom åtgärder i medlemsstaterna.

Det krävs åtgärder på EU-nivå för att undvika att det uppstår hinder på den inre marknaden, särskilt inom området för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och på grund av luftföroreningarnas gränsöverskridande natur. Även om effekterna av de största luftföroreningarna är svårast nära källan är inverkan på luftkvaliteten inte begränsad till lokal nivå, och gränsöverskridande föroreningar är ett allvarligt miljöproblem som kan innebära att nationella lösningar blir verkningslösa. För att lösa problemet med luftföroreningar krävs samordnade insatser på EU-nivå.

Om utsläppsgränser och typgodkännandeförfaranden införs på nationell nivå skulle detta kunna leda till ett lapptäcke av 28 olika ordningar, vilket skulle skapa stora hinder för handeln inom unionen. Dessutom skulle det skapa en stor administrativ och ekonomisk börda för de tillverkare som bedriver verksamhet på mer än en marknad. Därför går det inte att uppnå målen för detta förslag utan åtgärder på EU nivå.

Slutligen väntas en harmoniserad strategi på EU-nivå vara den mest kostnadseffektiva metoden för att uppnå utsläppsminskningar hos tillverkare och slutanvändare.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Som framgår av konsekvensbedömningen överensstämmer förslaget med proportionalitetsprincipen då det inte går utöver vad som krävs för att uppnå målet att säkerställa den inre marknads korrekta funktion, samtidigt som det ger ett högt skydd för allmänheten och miljön.

Förenklingen av regelverket kommer i hög grad att bidra till att minska de administrativa kostnaderna för de nationella myndigheterna och industrin.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: förordning.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Kommissionens direktiv 97/68/EG har ändrats väsentligt flera gånger. För tydlighetens, förutsägbarhetens, överskådlighetens och förenklingens skull föreslår kommissionen att direktiv 97/68/EG ska ersättas med en förordning samt ett litet antal delegerade akter och genomförandeakter.

Om en förordning används kommer de berörda bestämmelserna att bli direkt tillämpliga på tillverkare, godkännandemyndigheter och tekniska tjänster. De kommer dessutom att kunna uppdateras mycket snabbare och effektivare så att det går att följa den tekniska utvecklingen bättre.

I förslaget används den tudelade strategi som redan tillämpas i andra rättsakter inom området för EU-typgodkännande av motorfordon. Enligt den här metoden sker lagstiftningen i två steg:

- Först fastställer Europaparlamentet och rådet de grundläggande bestämmelserna i en förordning grundad på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

- Sedan fastställs de specifika tekniska bestämmelserna som genomför de grundläggande bestämmelserna i delegerade akter som kommissionen antar i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Kostnaderna för att upprätta en elektronisk databas för utbyte av information om typgodkännanden bedömdes i en genomförbarhetsstudie⁸ som beställdes av Unece i juni 2006, och när det gäller bilar finns redan ett europeiskt utbytessystem för typgodkännande (ETAES) i EU.

Genomförbarhetsstudien gällde inte en offentligt tillgänglig databas, men det går ändå att anta att kostnadsbedömningen ger en rimlig indikation på de berörda kostnaderna.

Enligt studien skulle startkostnaderna ligga på 50 000-150 000 euro och driftskostnaderna skulle bli 5 000-15 000 euro per månad beroende på längden på kontraktet med tjänsteleverantören. Ungefär lika stora månadskostnader väntas för driften av en hjälptjänst, om en sådan behövs.

5. YTTERLIGARE UPPLYSNINGAR

• Simulering, pilotfas och övergångsperiod

Förslaget innehåller både generella och särskilda övergångsperioder för att ge motor- och maskintillverkarna samt även förvaltningarna tillräckligt med tid.

För övergången från de nuvarande utsläppsnormerna till det nya utsläppssteget föreslås en ny övergångsordning som är mycket enklare att administrera för motor- och maskintillverkare, och som samtidigt avsevärt minskar bördan för de nationella godkännandemyndigheterna.

När det gäller övervakningen av motorernas utsläpp i drift föreslås pilotprogram för att utveckla lämpliga provningsförfaranden.

• Förenklingar

Förslaget innebär en förenkling av lagstiftningen.

Ett oerhört komplicerat direktiv om utsläpp från motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, som innehåller 15 bilagor och som har ändrats åtta gånger utan att omarbetas, kommer att upphävas.

Enligt förslaget ska myndigheternas administrativa rutiner förenklas. Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av EU:s regelverk och i dess lagstiftnings- och arbetsprogram med referensnummer 2010/ENTR/001.

• Upphävande av gällande lagstiftning

Om förslaget antas kommer gällande lagstiftning att upphävas.

• Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför omfatta det.

⁸

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

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁹,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet¹⁰, och
av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför infördes bestämmelser för att minska luftföroreningarna från motorer för installation i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG¹¹. Ansträngningarna för att utveckla och driva unionens inre marknad bör fortsätta.
- (2) Den inre marknaden bör grundas på öppna, enkla och konsekventa regler som skapar klarhet om gällande rätt och som är till nytta för såväl företag som konsumenter.
- (3) För att förenkla och påskynda antagandet av lagstiftning om typgodkännande har en ny regleringsmodell införts i unionens lagstiftning om typgodkännande av fordon. Den innebär att lagstiftaren fastställer grundläggande regler och principer, och kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter om närmare tekniska krav. Beträffande materiella krav bör det därför i denna förordning endast föreskrivas grundläggande bestämmelser om utsläppen av gas- och partikelformiga föroreningar, medan kommissionen ges befogenhet att fastställa tekniska specifikationer i delegerade akter.

⁹ EUT L ...

¹⁰ EUT L ...

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (EGT L 59, 27.2.1998, s. 1).

- (4) Det har redan inrättats ett regelverk för godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013¹². Med hänsyn till likheterna mellan områdena och de goda erfarenheterna av tillämpningen av förordning (EU) nr 167/2013 bör flera av de rättigheter och skyldigheter som införs genom den förordningen övervägas för maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Det är dock nödvändigt att införa en separat uppsättning bestämmelser för att fullt ut ta hänsyn till de särskilda kraven på motorer som ska installeras i maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.
- (5) Denna förordning bör innehålla materiella krav på utsläppsgränser och förfaranden för EU-typgodkännande för motorer som ska installeras i maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. De relevanta kraven i denna förordning bygger i huvudsak på resultaten av den konsekvensbedömning av den 20 november 2013 som utfördes av kommissionen, i vilken olika alternativ bedömdes med avseende på ekonomiska, miljömässiga, säkerhetsrelaterade och samhällseliga fördelar och nackdelar. Både kvalitativa och kvantitativa aspekter har beaktats. Efter en jämförelse av de olika alternativen utpekades de bästa alternativen, som togs till utgångspunkt för den här förordningen.
- (6) Syftet med denna förordning är att införa harmoniserade bestämmelser för EU-typgodkännande av motorer som ska installeras i maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg för att säkerställa en god funktion på den inre marknaden. Därför bör det införas nya utsläppsgränser som återspeglar den tekniska utvecklingen och som är förenliga med EU:s politik inom sektorn för transporter på väg, för att uppfylla EU:s mål för luftkvalitet och minska utsläppen från maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, så att dessa maskiners andel av utsläppen står i bättre proportion till utsläppen från vägfordon. EU-lagstiftningens räckvidd inom detta område bör utvidgas för att förbättra harmoniseringen av marknaden på EU-nivå och på internationell nivå och minska risken för snedvridning på marknaden så mycket som möjligt. Dessutom syftar denna förordning till att förenkla den nuvarande rättsliga ramen, bland annat genom åtgärder för att förenkla de administrativa förfarandena och förbättra de allmänna förutsättningarna för genomförandet, särskilt genom en förstärkning av reglerna för marknadstillsyn.
- (7) De krav som fastställs för motorer i maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och hjälpmotorer som monteras i fordon avsedda för passagerar- eller godstransport på väg bör följa de principer som fastställs i kommissionens meddelande av den 5 juni 2002 med titeln *Handlingsplan för en bättre och enklare lagstiftning*.
- (8) I det sjunde allmänna miljöhandlingsprogrammet för unionen, som antogs genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013/EU¹³, framhålls att unionen enats om att nå en nivå på luftkvaliteten som inte innebär några signifikanta negativa effekter på och risker för människors hälsa eller miljön. I unionslagstiftningen fastställs lämpliga utsläppsgränser för luftkvaliteten och skyddet av människors hälsa,

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

¹³ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013/EU av den 20 november 2013 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2020 – Att leva gott inom planetens gränser (EUT L 354, 28.12.2013, s. 171).

särskilt när det gäller känsliga individer, samt för nationella utsläppstak¹⁴. Som en följd av sitt meddelande av den 4 maj 2001, genom vilket programmet ”Ren luft i Europa” (CAFE) inrättades, antog kommissionen ytterligare ett meddelande den 21 september 2005 med titeln ”Tematisk strategi för luftföroreningar”. En av slutsatserna i den tematiska strategin är att utsläppen från transportsektorn (luft-, sjö- och landtransport), hushållen och energi-, jordbruks- och industrisektorerna måste minskas ytterligare för att EU:s mål för luftkvaliteten ska kunna uppnås. I det här sammanhanget bör uppgiften att minska utsläppen från motorer som är installerade i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg utföras som ett led i en övergripande strategi. Utsläppsgränser enligt steg V är en av åtgärderna för att minska de faktiska utsläppen under drift av luftföroreningar som partikelformiga föroreningar och ozonbildande ämnen som kväveoxider (NOx) och kolväten.

- (9) Den 12 juni 2012 ändrade Världshälsoorganisationen (WHO) genom Internationella centret för cancerforskning (IARC) klassificeringen av avgaserna från dieselmotorer till ”cancerframkallande” (grupp 1) på grundval av tillräckliga belägg för att exponering är associerad med en ökad risk för lungcancer.
- (10) För att unionens mål för luftkvaliteten ska kunna uppnås krävs fortsatta ansträngningar för att minska fordonsutsläppen. Tillverkarna bör därför ges tydliga besked om framtida utsläppsgränser och få en lämplig tidsram för uppfyllande av dessa gränser och för utveckling av nödvändig ny teknik.
- (11) När utsläppsgränserna fastställs är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknadernas och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnader som uppstår för företagen samt de vinster som genereras i form av stimulerad innovation, förbättrad luftkvalitet, lägre hälsorelaterade kostnader och ökad förväntad livslängd.
- (12) Utsläpp från motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg står för en väsentlig del av de utsläpp av vissa skadliga luftföroreningar som orsakas av människan. Motorer som står för en avsevärd andel av luftföroreningarna genom kväveoxider (NOx) och partikelformiga ämnen bör omfattas av de nya bestämmelserna om utsläppsgränser.
- (13) Kommissionen bör följa utvecklingen när det gäller utsläpp som hittills inte omfattas av lagstiftning och som uppkommer till följd av ökande användning av nya bränsleblandningar, motortekniker och system för begränsning av utsläpp. Kommissionen bör också vid behov lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i syfte att reglera sådana utsläpp.
- (14) Det är lämpligt att främja införande av alternativbränslefordon, som kan ha låga NOx- och partikelutsläpp. Gränsvärdena för kolväten bör därför anpassas med hänsyn till utsläppen av icke-metankolväten och metan.
- (15) För att se till att utsläppen av ultrafina partiklar (med en storlek på högst 0,1 µm) begränsas bör kommissionen ges befogenhet att införa en metod som grundar sig på antal partiklar, som ett komplement till den nuvarande metoden som grundar sig på massa. Den antalsbaserade metoden bör bygga på resultaten från det program för partikelmätning (*Particulate Measurement Programme – PMP*) som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) och vara förenlig med de nuvarande ambitiösa miljömålen.

¹⁴

Beslut nr 1600/2002/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

- (16) För att uppnå dessa miljömål är det lämpligt att ange att gränsvärdena för partikelantal troligen kommer att avspegla de högsta prestandanivåer som för närvarande är möjliga med partikelfilter genom att använda bästa tillgängliga teknik.
- (17) Kommissionen bör anta världsomfattande harmoniserade provcykler i de provningsmetoder som ligger till grund för lagstiftningen om EU-typgodkännande med avseende på utsläpp. Dessutom bör man överväga att använda bärbara system för utsläppsmätning för att övervaka de faktiska utsläppen vid drift.
- (18) För att bättre begränsa de faktiska utsläppen och förbereda överensstämmelsekontrollen av fordon som är i drift bör man införa provningsmetoder för att övervaka prestandakraven på grundval av användning av bärbara system för utsläppsmätning (*Portable Emissions Measurement Systems*, PEMS) inom en lämplig tidsram.
- (19) Ett väl fungerande efterbehandlingssystem, särskilt i fråga om NO_x, är ett grundläggande krav för att följa de fastställda gränsvärdena för utsläpp av föroreningar. Åtgärder bör vidtas för att se till att system där reagens används fungerar korrekt.
- (20) Motorer som är förenliga med och omfattas av räckvidden för de nya bestämmelserna om utsläppsgränser och EU-typgodkännandeförfaranden bör få släppas ut på marknaden i medlemsstaterna. Sådana motorer bör inte omfattas av några andra nationella utsläppskrav. Den medlemsstat som utfärdar typgodkännanden bör göra den kontroll som krävs för att säkerställa identifieringen av de motorer som tillverkas inom ramen för varje EU-typgodkännande.
- (21) Ett begränsat antal undantag bör beviljas för att ta hänsyn till de särskilda behov som berör försvarsmakten, begränsningar av logistiska skäl, provning av prototyper i fält och användning av maskiner i explosionsfarliga omgivningar.
- (22) De nationella myndigheternas skyldigheter enligt den här förordningens bestämmelser för marknadstillsyn är mer specifika än motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008¹⁵.
- (23) För att se till att förfarandet för kontroll av produktionsöverensstämmelse, som är en av hörnstenarna i EU:s system för typgodkännande, har genomförts och fungerar korrekt, bör tillverkare kontrolleras regelbundet av den utsedda behöriga myndigheten eller av en teknisk tjänst med lämpliga kvalifikationer som utnämns för detta ändamål.
- (24) Unionen är avtalspart i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter ("Reviderad överenskommelse av år 1958").
- (25) Följaktligen bör Uneces föreskrifter och de ändringar av dem som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till i enlighet med beslut nr 97/836/EG erkännas som likvärdiga med de EU-typgodkännanden som beviljas enligt den här förordningen. Därför bör kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att avgöra vilka av Uneces föreskrifter som ska tillämpas på EU-typgodkännanden.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (26) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 182/2011¹⁶.
- (27) För att komplettera denna förordning med närmare tekniska bestämmelser bör kommissionen ges befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i fråga om motorfamiljer, manipulering, övervakning av utsläpp vid drift, tekniska provnings- och mätförfaranden, produktionsöverensstämmelse, separat leverans av en motors system för efterbehandling av avgaser, motorer för fältprovning, motorer för användning i explosiv atmosfär, likvärdighet hos motortypgodkännanden, information för utrustningstillverkare och slutanvändare, självprovning, krav och bedömning av tekniska tjänster, motorer som helt eller delvis drivs med gasformigt bränsle, mätning av partikelantal och provcykler. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (28) Medlemsstaterna bör föreskriva sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och ska säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (29) För att ta hänsyn till den pågående tekniska utvecklingen och de senaste rönen inom forskning och innovation är det lämpligt att identifiera ytterligare möjligheter till utsläppsminskningar hos motorer som är installerade i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Dessa bedömningar bör inriktas på de motorkategorier som för första gången ingår i räckvidden för denna förordning och på dem vars utsläppsgränsvärden förblir oförändrade enligt denna förordning.
- (30) För tydlighetens, förutsägbarhetens, överskådlighetens och förenklingens skull, samt för att minska bördan för motor- och maskintillverkarna, bör denna förordning endast innehålla ett begränsat antal genomförandestadier för införandet av nya utsläppsnivåer och typgodkännandeförfaranden. Kraven måste fastställas i god tid för att tillverkarna ska hinna utveckla, prova och genomföra tekniska lösningar för motorer som serietillverkas och för att tillverkare och godkännandemyndigheter i medlemsstaterna ska hinna införa de administrativa system som krävs.
- (31) Direktiv 97/68/EG har ändrats väsentligt flera gånger. För tydlighetens, förutsägbarhetens, överskådlighetens och förenklingens skull bör direktiv 97/68/EG ersättas med en förordning och ett litet antal delegerade akter och genomförandeaakter. Användningen av en förordning bör garantera att de berörda bestämmelserna blir direkt tillämpliga på tillverkare, godkännandemyndigheter och tekniska tjänster, och de kommer att kunna uppdateras mycket snabbare och effektivare så att det går att följa den tekniska utvecklingen bättre.
- (32) Till följd av tillämpningen av det nya system som införs genom den här förordningen bör direktiv 97/68/EG upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2017. Detta datum bör ge industrin tillräckligt med tid för att anpassa sig till de nya bestämmelser som införs genom denna förordning och till de tekniska specifikationer

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

och administrativa bestämmelser som fastställs i de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning.

- (33) Eftersom målen med denna förordning, nämligen att fastställa harmoniserade bestämmelser om administrativa och tekniska krav för utsläppsgränser och EU:s typgodkännandeförfaranden för motorer som ska installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av deras omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

I den här förordningen fastställs utsläppsgränser för gasformiga föroreningar och partikelformiga ämnen och de administrativa och tekniska kraven i samband med EU-typgodkännande för alla de motortyper och motorfamiljer som avses i artikel 2.1.

I den här förordningen fastställs också kraven för marknadstillsynen av motorer som ska installeras eller är avsedda att installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och som omfattas av krav på EU-typgodkännande.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på alla motorer som anges i artikel 4 som är installerade i eller avsedda att installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, med undantag för motorer avsedda för export till tredjeländer.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på motorer för
 - a) framdrivning av fordon enligt definitionen i artikel 3.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG¹⁷,
 - b) framdrivning av jordbruks- och skogsbruksfordon enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013¹⁸,

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

- c) stationära maskiner,
- d) havsgående fartyg som måste ha ett giltigt sjöfarts- eller säkerhetsintyg,
- e) framdrivning av fartyg på inre vattenvägar med en nettoeffekt på mindre än 37 kW,
- f) fritidsbåtar enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU ¹⁹,
- g) luftfartyg,
- h) fritidsfordon, med undantag för snöskotrar, terränghjulingar och terrängvagnar,
- i) fordon och maskiner som uteslutande är avsedda att använda i tävlingar,
- j) modeller i minskad skala eller kopior i minskad skala av fordon eller maskiner när dessa modeller eller kopior har en nettoeffekt på mindre än 19 kW.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg*: en mobil maskin, en transportabel industriell utrustning eller ett sådant mobilt fordon med eller utan karosseri eller hjul som inte är avsett att användas för transporter på väg av personer eller gods, inbegripet maskiner som är installerade på chassit på fordon som är avsedda att användas för transporter på väg av personer eller gods.
2. *EU-typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en motortyp eller motorfamilj uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.
3. *gasformiga föroreningar*: koloxid (CO), totala kolväten (HC) och kväveoxider (NO_x), dvs. kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂), uttryckt i kvävedioxidekvivalenter (NO₂).
4. *partikelformiga ämnen*: material som samlats på ett specificerat filter efter det att motorns avgaser har spätt ut med ren filtrerad luft, så att temperaturen inte överstiger 325 K (52 °C).
5. *partikelantal*: antalet fasta partiklar med en diameter på mer än 23 nm.
6. *motor*: en annan energiomvandlare än en gasturbin i vilken bränsleförbränningen sker i ett avgränsat utrymme och producerar expanderande gas som används direkt för att ge mekanisk effekt, för vilken EU-typgodkännande kan beviljas. Detta innefattar avgasreningssystemet och kommunikationsgränssnittet (hårdvara och meddelanden) mellan motorns elektroniska styrenhet(er) (nedan kallad ECU) och andra eventuella styrdon för drivaggregat och fordonssystem som krävs för att följa kapitlen II och III.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG (EUT L 354, 28.12.2013, s. 90).

7. *motortyp*: en specifikation för motorer som inte skiljer sig åt med avseende på väsentliga motoregenskaper.
8. *motorfamilj*: en tillverkares gruppering av motortyper vilka genom sin konstruktion har likartade egenskaper vad gäller avgasutsläpp och som uppfyller de gällande utsläppskraven.
9. *huvudmotor*: motortyp utvald ur en motorfamilj enligt sådana kriterier att dess utsläppsegenskaper blir representativa för hela motorfamiljen.
10. *motor med kompressionständning*: motor som fungerar enligt kompressionständningsprincipen.
11. *motor med gnistständning*: motor som fungerar enligt gnistständningsprincipen.
12. *dubbelbränslemotor*: motorsystem som utformats för att samtidigt drivas med flytande bränsle och ett gasformigt bränsle, där båda bränslena doseras separat och den använda mängden av det ena bränslet jämfört med det andra kan variera beroende på drift.
13. *enbränslemotor*: en motor som inte är en dubbelbränslemotor enligt definitionen i punkt 12.
14. *flytande bränsle*: ett bränsle som är flytande under normala omgivande förhållanden²⁰.
15. *gasformigt bränsle*: ett bränsle som är helt gasformigt under normala omgivande förhållanden²⁰.
16. *genomsnittlig gasenergikvot (GER)*: i fråga om dubbelbränslemotorer, kvoten mellan det gasformiga bränslets energiinnehåll och energiinnehållet i båda bränslena; i fråga om enbränslemotorer definieras GER som antingen 1 eller 0 beroende på bränsletyp.
17. *motor med varierande varvtal*: en motor som inte är en motor med konstant varvtal enligt definitionen i punkt 18.
18. *motor med konstant varvtal*: en motor vars typgodkännande är begränsat till körning endast med konstant varvtal, utom motorer vars reglerfunktion för konstant varvtal har stängts av eller tagits bort. En motor med konstant varvtal får ha ett tomgångsvarvtal som kan användas vid start eller avstängning. En motor med konstant varvtal får vara utrustad med en regulator som kan ställas in på andra varvtal när motorn inte är i drift.
19. *drift med konstant varvtal*: motordrift med en regulator som automatiskt reglerar motorns varvtal för konstant varvtal, även vid ändrad belastning.
20. *handhållen motor med gnistständning*: motor med gnistständning som uppfyller minst ett av följande krav:
 - a) Den används i utrustning som bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för.
 - b) Den används i utrustning som kan manövreras i flera olika positioner, till exempel upp och ned eller sidledes, för att uppfylla sin avsedda funktion eller sina avsedda funktioner.
 - c) Motorn ska användas i utrustning där hela enheten (motor och utrustning) har en torrsvikt som understiger 20 kg och uppfyller minst ett av följande villkor:

²⁰ 298 K, totalt omgivande tryck 101,3 kPa.

- i) Operatören ska under hela det arbete som utrustningen är avsedd för stödja eller bära utrustningen.
 - ii) Operatören ska under hela det arbete som utrustningen är avsedd för stödja eller styra utrustningens riktning.
 - iii) Motorn används i en generator eller pump.
- 21. *framdrivningsmotor*: en motor som är avsedd att direkt eller indirekt ge framdrivning för en typ av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg enligt definitionen i punkt 1.
 - 22. *hjälpmotor*: en motor som är installerad eller avsedd för installation i eller på en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg och som inte är en framdrivningsmotor.
 - 23. *nettoeffekt*: den effekt som erhålls i provbänk vid vevaxelns ände eller motsvarande vid motsvarande varvtal med de tillbehör och den utrustning som anges i föreskrifter nr 120 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) med det referensbränsle som anges i artikel 24.2.
 - 24. *referenseffekt*: den nettoeffekt som ska användas för att fastställa de tillämpliga utsläppsgränsvärdena för motorn.
 - 25. *nominell nettoeffekt*: motorns nettoeffekt, som anges av tillverkaren vid nominellt varvtal.
 - 26. *maximal nettoeffekt*: det högsta värde för nettoeffekten för den nominella effektkurvan vid full belastning för motortypen.
 - 27. *nominellt varvtal*: det varvtal som krävs för att uppnå nominell effekt enligt tillverkarens uppgifter.
 - 28. *motorproduktionsdatum*: det datum (uttryckt som månad och år) när motorn går igenom den sista kontrollen efter det att den lämnat produktionsbanan och är klar att levereras eller att ställas i lager.
 - 29. *övergångsperiod*: de första arton månaderna efter dagen för obligatorisk tillämpning av steg V i enlighet med artikel 17.2.
 - 30. *övergångsmotor*: en motor vars motorproduktionsdatum är äldre än datumet för utsläppande på marknaden av motorer enligt artikel 17.2 och som uppfyller något av följande krav:
 - a) Motorn överensstämmer med de senast tillämpliga utsläppsgränser som anges i den gällande lagstiftning som var tillämplig på dagen för ikraftträdandet av den här förordningen.
 - b) Motorn omfattades inte av reglering på unionsnivå på dagen för ikraftträdandet av den här förordningen.
 - 31. *maskinproduktionsdatum*: det år som anges i maskinens obligatoriska märkning eller, om det saknas obligatorisk märkning, det år då maskinen går igenom den sista kontrollen efter det att den lämnat produktionsbanan.
 - 32. *fartyg på inre vattenvägar*: ett fartyg som omfattas av direktiv 2006/87/EG.
 - 33. *generatoraggregat*: en oberoende mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, som inte är en motor och som är avsedd att producera el.

34. *stationär maskin*: en maskin som är avsedd att installeras permanent på en plats vid sin första användning och som inte är avsedd att flyttas, på väg eller på andra sätt, utom under sändning från produktionsplatsen till platsen för den första installationen.
35. *permanent installerad*: det att motorn är bultad eller effektivt fixerad på annat sätt mot ett fundament eller annan begränsning, så att den inte går att avlägsna utan verktyg eller utrustning, för drift på en enda plats i en byggnad, struktur, anläggning eller installation.
36. *modell eller kopia i minskad skala*: en modell eller kopia av en maskin eller ett fordon som tillverkas i mindre skala än originalet för att användas för fritidsändamål.
37. *snöskoter*: en motordriven maskin som är avsedd att användas i terräng, främst på snö, och som drivs med band som är i kontakt med snö, styrs genom en med eller medar som är i kontakt med snö och har en högsta vikt i olastat och körklart skick på 454 kg (inbegripet standardutrustning, kylmedel, smörjmedel, bränsle, verktyg och en förare på 75 kg, men exklusive valfria tillbehör).
38. *terränghjuling*: ett motoriserat motordrivet fordon som främst är avsett för körning på obelagda ytor på minst fyra hjul med lågtrycksdäck och som är försett med ett säte avsett för enbart en förare att sitta gränsle över, eller ett säte avsett för föraren att sitta gränsle över samt ett säte för högst en passagerare, samt styrstång.
39. *terrängvagn*: självgående, förarstyrt, oledat fordon som främst är avsett för körning på obelagda ytor på minst fyra hjul, med en högsta vikt i olastat och körklart skick på 300 kg (inbegripet standardutrustning, kylmedel, smörjmedel, bränsle, verktyg och en förare på 75 kg, men exklusive valfria tillbehör) och en högsta konstruktionshastighet på 25 km/h eller mer, och dessutom ska fordonet vara utformat för att transportera personer och/eller last och dra eller skjuta utrustning, vara styrt med en annan styranordning än en styrstång, konstruerat för fritids- eller yrkesändamål och ska kunna bära högst sex personer inbegripet föraren, som sitter bredvid varandra på ett eller flera säten som man inte sitter gränsle över.
40. *motorvagn*: ett järnvägsfordon som är konstruerat för att direkt genom egna hjul eller indirekt genom hjulen på andra järnvägsfordon tillhandahålla effekt för sin framdrivning och som är särskilt utformat för att transportera gods eller passagerare, eller både gods och passagerare, och som inte är ett lokomotiv.
41. *lokomotiv*: ett järnvägsfordon som är konstruerat för att direkt genom egna hjul eller indirekt genom hjulen på andra järnvägsfordon tillhandahålla effekt för sin framdrivning och för framdrivning av andra järnvägsfordon som är utformade för att transportera gods, passagerare och annan utrustning och som i sig inte är utformade eller avsedda för att transportera gods eller passagerare (utöver lokomotivets förare).
42. *järnvägsfordon för underhåll och stöd*: ett järnvägsfordon som varken är en motorvagn enligt definitionen i punkt 40 eller ett lokomotiv enligt definitionen i punkt 41 och som kan vara, men inte är begränsat till, ett järnvägsfordon som är särskilt utformat för att utföra underhåll eller byggnadsarbete eller lyft i anslutning till spåret eller annan järnvägsinfrastruktur.
43. *järnvägsfordon*: en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som uteslutande används på järnvägsspår.
44. *tillhandahållande på marknaden*: leverans av en motor enligt definitionen i punkt 6 för distribution eller användning på unionsmarknaden i samband med kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.

45. *utsläppande på marknaden*: det att för första gången göra en motor enligt definitionen i punkt 6 tillgänglig på unionsmarknaden.
46. *tillverkare*: en fysisk eller juridisk person som är ansvarig inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av EU-typgodkännande- eller tillståndsförfarandet för motorn, för att säkerställa motorproduktionsöverensstämmelsen och som också är ansvarig för marknadstillsynsfrågor för de producerade motorerna, oavsett om tillverkaren är direkt involverad i alla led av utformningen och konstruktionen av den motor som typgodkännandeförfarandet avser.
47. *tillverkarens ombud*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som är vederbörligen utnämnd av tillverkaren att företräda tillverkaren i frågor som berör godkännandemyndigheten eller marknadstillsynsmyndigheten och agera för tillverkarens räkning i frågor som omfattas av denna förordning.
48. *importör*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som släpper ut en motor enligt definitionen i punkt 6 från ett tredjeland på marknaden, oavsett om motorn redan är installerad i en maskin eller ej.
49. *distributör*: fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, förutom tillverkaren eller importören, som tillhandahåller en motor enligt definitionen i punkt 6 på marknaden.
50. *ekonomisk aktör*: tillverkaren enligt definitionen i punkt 46, tillverkarens ombud enligt definitionen i punkt 47, importören enligt definitionen i punkt 48 eller distributören enligt definitionen i punkt 49.
51. *utrustningstillverkare*: tillverkaren av en typ av mobilt maskineri som inte är avsett att användas på väg.
52. *godkännandemyndighet*: myndighet i en medlemsstat som inrättats eller utnämnts av medlemsstaten, och anmälts av medlemsstaten till kommissionen, och som har behörighet att handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en motortyp eller en motorfamilj, dels tillståndsförfarandet, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller vägra att utfärda intyg om typgodkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utnämna de tekniska tjänsterna och att se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.
53. *teknisk tjänst*: organisation eller organ som har utsetts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrollaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner för godkännandemyndighetens räkning, och godkännandemyndigheten kan även själv utöva dessa funktioner.
54. *marknadstillsyn*: den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av nationella myndigheter för att se till att motorer som tillhandahålls på marknaden uppfyller de krav som fastställs i relevant unionslagstiftning om harmonisering och inte äventyrar hälsa, miljö, eller andra aspekter av skyddet av allmänintresset.
55. *marknadstillsynsmyndighet*: en myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att utöva marknadstillsyn på sitt territorium.
56. *nationell myndighet*: godkännandemyndighet eller annan myndighet som arbetar med och ansvarar för marknadstillsyn, gränskontroll eller registrering i en medlemsstat med avseende på motorer som ska installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg.

57. *slutanvändare*: en annan fysisk eller juridisk person än tillverkaren, utrustnings-tillverkaren, importören eller distributören som är ansvarig för hanteringen av motorn när den är installerad i en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
58. *mall för teknisk information*: den handling som anger vilka uppgifter som ska lämnas av sökanden.
59. *teknisk dokumentation*: sammanställning av alla de uppgifter, ritningar, fotografier osv. som sökanden ska lämna till den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten.
60. *tekniskt underlag*: den tekniska dokumentation och de eventuella provningsrapporter eller övriga dokument som det tekniska organet eller godkännandemyndigheten har lagt till den tekniska dokumentationen under sin behandling av ärendet.
61. *index för det tekniska underlaget*: ett innehållsregister till det tekniska underlaget med sidnumrering eller annat tydligt hänvisningssystem.
62. *manipulationsstrategi*: en strategi för begränsning av utsläpp som försämrar effekten hos systemen för begränsning av utsläpp vid miljö- eller driftsförhållanden som motsvarar normal funktion hos maskinen eller ligger utanför EU-typgodkännandeprovningen.
63. *utsläppskontrollsystem*: anordning, system eller komponent i konstruktionen som kontrollerar eller reducerar utsläppen.
64. *bränslesystem*: komponenter som har att göra med bränslets dosering eller blandning.
65. *elektronisk styrenhet*: en motors elektriska anordning som är en del av systemet för utsläppskontroll och använder uppgifter från motorsensorer för att styra motorparametrarna.
66. *system för efterbehandling av avgaser*: en katalysator, partikelfilter, deNO_x-system, kombinerat system med deNO_x-funktion och partikelfilter eller någon annan form av utsläpps begränsande anordning som är monterad nedströms motorn, med undantag för avgasåterföring (EGR) och turboladdare.
67. *avgasåterföring (EGR)*: en teknik som ingår i systemet för utsläppskontroll och minskar utsläppen genom att från förbränningskammaren (förbränningskamrarna) återföra avgaser till motorn, där de blandas med inkommande luft före eller under förbränningen, men användning av ventiltider för att i förbränningskammaren (förbränningskamrarna) öka mängden kvarvarande avgaser som blandas med inkommande luft före eller under förbränningen definieras inte som avgasåterföring.
68. *manipulering*: varje inaktivering, justering eller ändring av motorns system för utsläppskontroll, inbegripet eventuell programvara eller andra logiska kontrollkomponenter i dessa system, på så sätt att det avsiktligt eller oavsiktligt försämrar motorns utsläppsresultat.
69. *provcykel*: en serie provningspunkter, var och en med fastlagt varvtal och vridmoment, vilka motorn ska genomgå vid provning under stationära eller transienta driftsförhållanden.
70. *stationär provcykel*: motorns varvtal och vridmoment hålls vid en begränsad uppsättning av nominellt konstanta värden. Provning med stationära förhållanden utförs i provcykler med diskreta steg eller med ramper.
71. *transient provcykel*: en provcykel med en följd av normaliserade varvtals- och vridmomentvärden som varierar från sekund till sekund.

72. *självpövning*: provning i egna anläggningar, registrering av provningsresultat och inlämnande av en rapport, inklusive slutsatser, till godkännandemyndigheten av en tillverkare som utnämns till teknisk tjänst för att kontrollera att vissa krav har följts.
73. *vevhus*: slutna utrymmen i eller utanför motorn som är kopplade till oljetråget med inre eller yttre rörledningar genom vilka gaser och ångor kan avges.
74. *regenerering*: ett förlopp under vilket utsläppsnivåerna ändras medan efterbehandlingskapaciteten återställs i konstruktionen, och förloppet kan klassificeras som kontinuerlig eller periodisk regenerering.
75. *utsläppsbeständighetsperiod*: (EDP, *emission durability period*) det antal timmar som används vid bestämning av försämringsfaktorer.
76. *försämringsfaktorer*: den uppsättning faktorer som visar förhållandet mellan utsläppen vid utsläppsbeständighetsperiodens början och slut.
77. *virtuell provning*: datorsimuleringar inbegripet beräkningar som görs för att visa en motors prestandanivå för att underlätta beslutsfattande utan att en fysisk motor måste användas.
78. *tillämpning med mellanvarvtal*: en tillämpning för andra motorer med gnisttändning än handhållna motorer med gnisttändning, där den installerade motorn är avsedd att användas vid varvtal som är betydligt lägre än $3\,600\text{ min}^{-1}$.
79. *tillämpning med nominellt varvtal*: en tillämpning för andra motorer med gnisttändning än handhållna motorer med gnisttändning, där den installerade motorn är avsedd att användas vid ett nominellt varvtal på minst $3\,600\text{ min}^{-1}$.

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 vad gäller närmare tekniska specifikationer för definitionerna i punkterna 7, 8, 19, 27, 74 och 76. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

Artikel 4

Motorkategorier

Vid tillämpningen av denna förordning ska följande motorkategorier, uppdelade i de underkategorier som anges i bilaga I, användas:

1. ”Kategori NRE” omfattar

- a) motorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och som är avsedda och lämpade för att röra sig eller flyttas på väg eller på annat sätt, som inte är uteslutna enligt artikel 2.2 och som inte ingår i någon annan av de kategorier som anges i punkterna 2–10,
- b) motorer med en referenseffekt på mindre än 560 kW som används i stället för motorer i kategorierna IWP, RLL eller RLR.

2. ”Kategori NRG” omfattar motorer som har en referenseffekt på mer än 560 kW och som uteslutande är avsedda att användas i generatoraggregat.

Andra motorer för generatoraggregat än sådana som har de egenskaper som anges i första stycket ska ingå i kategorierna NRE eller NRS, beroende på deras egenskaper.

3. "Kategori NRSh" omfattar handhållna motorer med gnisttändning som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som uteslutande är avsedda att användas i handhållna maskiner.

4. "Kategori NRS" omfattar motorer med gnisttändning som har en referenseffekt på mindre än 56 kW och som inte ingår i kategori NRSh.

5. "Kategori IWP" omfattar

- a) motorer som uteslutande är avsedda att användas för fartyg på inre vattenvägar, för framdrivning eller avsedda för framdrivning av sådana fartyg, med en referenseffekt på minst 37 kW,
- b) motorer som har en referenseffekt på mer än 560 kW och som används i stället för motorer i kategori IWA, förutsatt att de uppfyller kraven i artikel 23.8.

6. "Kategori IWA" omfattar motorer som uteslutande är avsedda att användas i fartyg på inre vattenvägar, som hjälpmotorer eller avsedda som hjälpmotorer, med en nettoeffekt på mer än 560 kW.

Andra hjälpmotorer för fartyg på inre vattenvägar än sådana som har de egenskaper som anges i första stycket ska ingå i kategorierna NRE eller NRS, beroende på deras egenskaper.

7. "Kategori RLL" omfattar motorer som uteslutande är avsedda att användas i lokomotiv, för framdrivning eller avsedda för framdrivning av lokomotiv.

8. "Kategori RLR" omfattar motorer som uteslutande är avsedda att användas i motorvagnar, för framdrivning eller avsedda för framdrivning av motorvagnar.

9. "Kategori SMB" omfattar motorer med gnisttändning som uteslutande är avsedda att användas i snöskotrar.

Andra motorer för snöskotrar än sådana som har de egenskaper som anges i första stycket ska ingå i kategori NRE.

10. "Kategori ATS" omfattar motorer med gnisttändning som uteslutande är avsedda för användning i terränghjulingar och terrängvagnar.

Andra motorer för terränghjulingar och terrängvagnar än sådana som har de egenskaper som anges i första stycket ska ingå i kategori NRE.

En motor i en viss kategori som är avsedd att användas i en tillämpning med varierande varvtal får också användas i stället för en motor i samma kategori som är avsedd för användning i en tillämpning med konstant varvtal. Motorer med varierande varvtal i kategori IWP som används i tillämpningar med konstant varvtal måste dessutom uppfylla kraven i artikel 23.7 eller artikel 23.8, beroende på vad som är tillämpligt.

Motorer för järnvägsfordon för underhåll och stöd och hjälpmotorer för motorvagnar ska ingå i kategorierna NRE eller NRS, beroende på deras egenskaper.

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 5

Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna ska inrätta eller utnämna de godkännandemyndigheter som är behöriga i fråga om typgodkännanden och de marknadstillsynsmyndigheter som är behöriga i fråga om marknadstillsyn i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska anmäla inrättandet och utnämningen av dessa myndigheter till kommissionen.
2. Anmälan av godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna ska innehålla myndighetens namn, adress, inklusive elektronisk adress, samt ansvarsområde. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning och uppgifter om godkännandemyndigheterna på sin webbplats.
3. Medlemsstaterna får endast tillåta utsläppande på marknaden av motorer som, oavsett om de redan är installerade i maskiner eller ej, omfattas av ett giltigt EU-typgodkännande som har utfärdats enligt denna förordning.
Medlemsstaterna får endast tillåta utsläppande på marknaden av maskiner med motorer installerade som omfattas av ett giltigt EU-typgodkännande som har utfärdats enligt denna förordning.
4. Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller hindra utsläppande på marknaden av motorer av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av denna förordning om de uppfyller dess krav.
5. Medlemsstaterna ska organisera och utöva marknadstillsyn över och kontroll av motorer som förs in på marknaden i enlighet med kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008²¹.

Artikel 6

Godkännandemyndigheternas skyldigheter

1. Godkännandemyndigheterna ska se till att tillverkare som ansöker om EU-typgodkännande uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.
2. Godkännandemyndigheterna får endast bevilja EU-typgodkännande för de motortyper eller motorfamiljer som uppfyller kraven i den här förordningen.
3. Godkännandemyndigheterna ska genom den centrala administrativa plattform för EU som avses i artikel 41 offentliggöra ett register över alla motortyper eller motorfamiljer för vilka de har beviljat EU-typgodkännande, med åtminstone följande uppgifter: Varumärke, tillverkarens beteckning, motorkategori, typgodkännandets nummer samt dagen för typgodkännande.

Artikel 7

Åtgärder för marknadstillsyn

Marknadstillsynsmyndigheterna ska kontrollera EU-typgodkända motorer i lämplig omfattning och på grundval av ett ändamålsenligt urval göra dokumentkontroller samt, där så är lämpligt, fysiska kontroller och laboratoriekontroller. I samband med detta ska de beakta etablerade riskbedömningsprinciper samt klagomål och annan relevant information.

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

Marknadstillsynsmyndigheterna får kräva att de ekonomiska aktörerna tillhandahåller sådan dokumentation och information som dessa myndigheter anser sig behöva för att utföra sin verksamhet.

Om ekonomiska aktörer uppvisar provningsrapporter eller intyg om överensstämmelse ska marknadstillsynsmyndigheterna ta vederbörlig hänsyn till dessa rapporter eller intyg.

Artikel 8

Tillverkarnas skyldigheter

1. När deras motorer släpps ut på marknaden ska tillverkarna se till att de är tillverkade och godkända enligt kraven i kapitlen II och III i den här förordningen.
2. För typgodkännande av motorer ska tillverkare som är etablerade utanför unionen utse ett enda ombud som är etablerat i unionen och som ska företräda dem i kontakterna med godkännandemyndigheten.
3. För frågor som gäller marknadstillsyn ska tillverkare som är etablerade utanför unionen utnämna ett enda ombud som är etablerat i unionen, som kan vara samma ombud som avses i punkt 2 eller ett annat ombud.
4. Tillverkarna ska inför godkännandemyndigheten ansvara för samtliga delar av typgodkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämmelsen, oberoende av om de är direkt engagerade i samtliga etapper av tillverkningen av en motor.
5. I enlighet med denna förordning ska tillverkarna se till att det finns rutiner som säkerställer att serietillverkningen fortsätter att överensstämma med den godkända typen. Ändringar av en motors konstruktion eller egenskaper och ändringar i de krav som en motor intygas överensstämma med ska beaktas i enlighet med kapitel VI.
6. Förutom den märkning som anbringas på motorer i enlighet med artikel 31 ska tillverkarna även på de motorer som de tillhandahåller på marknaden ange sitt namn, registrerade handelsnamn eller registrerade varumärke och den adress i unionen på vilken de kan kontaktas, eller, om detta inte är möjligt, lämna dessa uppgifter på förpackningen eller i en handling som åtföljer motorn.
7. Tillverkarna ska, så länge de har ansvar för en motor, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar motorns överensstämmelse med kraven i kapitlen II och III.

Artikel 9

Tillverkarnas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven

1. Tillverkare som anser eller har skäl att tro att deras motor som har släppts ut på marknaden eller tagits i bruk inte överensstämmer med denna förordning ska omedelbart undersöka på vilket sätt motorn inte överensstämmer med kraven och sannolikheten för att den bristande överensstämmelsen uppstår på nytt. På grundval av undersökningsresultatet ska de skyndsamt vidta de åtgärder som krävs för att få motorer i serietillverkning att överensstämma med kraven för den godkända typen eller familjen. Om de står i proportion till formen av bristande överensstämmelse och sannolikheten för att den uppstår, ska bestämmelserna i artikel 38 tillämpas.

Trots kraven i första stycket ska tillverkaren inte vara skyldig att vidta korrigerande åtgärder för motorer som inte överensstämmer med kraven i denna förordning till

följd av ändringar som har gjorts efter det att motorn har släppts ut på marknaden och som inte har godkänts av tillverkaren.

2. Tillverkaren ska omgående informera den godkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet samt lämna uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och eventuella korrigerande åtgärder som vidtagits.
3. Tillverkarna ska ge godkännandemyndigheterna tillgång till det tekniska underlag som avses i artikel 21.9 och till de intyg om överensstämmelse som avses i artikel 30 under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av en motor.
4. Tillverkarna ska efter motiverad begäran av en nationell myndighet via godkännandemyndigheten ge den nationella myndigheten en kopia av EU-typgodkännandeintyget för motorn på ett språk som lätt kan förstås av den begärande myndigheten.

Artikel 10

Tillverkarombudens skyldigheter i fråga om marknadstillsyn

Tillverkarens ombud för marknadstillsyn ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren. Den fullmakten ska minst ge ombudet befogenhet att

1. ha tillgång till den tekniska dokumentation som avses i artikel 20 och de intyg om överensstämmelse som avses i artikel 30 så att de kan göras tillgängliga för godkännandemyndigheterna under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon,
2. efter en motiverad begäran av en godkännandemyndighet ge den myndigheten all information och dokumentation som behövs för att visa att en motor överensstämmer med kraven,
3. på begäran av godkännande- eller marknadstillsynsmyndigheterna samarbeta med dem om alla åtgärder som vidtas för att undanröja en allvarlig risk med den motor som omfattas av fullmakten.

Artikel 11

Importörernas skyldigheter

1. Importörer får endast släppa ut EU-typgodkända motorer som överensstämmer med kraven på marknaden.
2. Innan en EU-typgodkänd motor släpps ut på marknaden ska importörerna se till att det finns informationsmaterial tillgängligt i enlighet med artikel 21.9 samt att motorn har den märkning som krävs och uppfyller artikel 8.6.
3. Under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon och under en period av fem år efter utsläppandet på marknaden av en motor ska importörerna hålla ett exemplar av intyget om överensstämmelse tillgängligt för godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna och se till att dessa myndigheter på begäran kan få tillgång till det informationsmaterial som avses i artikel 21.9.
4. Importörerna ska ange namn, registrerat firmanamn eller registrerat varumärke och en kontaktadress på motorn eller, om detta inte är möjligt, på förpackningen eller på ett dokument som medföljer motorn.

5. Importörerna ska göra instruktioner och information tillgängliga i enlighet med kraven i artikel 41.
6. Importörerna ska, så länge de har ansvar för en motor, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar motorns överensstämmelse med kraven i kapitlen II och III.

Artikel 12

Importörernas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven

1. Om importörerna anser eller har skäl att tro att en motor inte överensstämmer med kraven i denna förordning, och särskilt att den inte överensstämmer med typgodkännandet, får de inte distribuera motorn förrän de har sett till att det råder överensstämmelse med de tillämpliga kraven. De ska vidare informera tillverkaren, myndigheterna för marknadstillsyn och den godkännandemyndighet som har utfärdat typgodkännandet om detta.
2. Importörer som anser eller har skäl att tro att en motor som de har släppt ut på marknaden inte överensstämmer med denna förordning ska omedelbart undersöka på vilket sätt motorn inte överensstämmer med kraven och sannolikheten för att den bristande överensstämmelsen uppstår på nytt. På grundval av undersökningsresultatet ska de skyndsamt vidta de åtgärder som krävs för att få motorer i serietillverkning att överensstämma med kraven för den godkända typen eller familjen. Om de står i proportion till formen av bristande överensstämmelse och sannolikheten för att den uppstår, får bestämmelserna i artikel 38 tillämpas.
3. Importörerna ska efter motiverad begäran av en nationell myndighet ge myndigheten all information och dokumentation som behövs för att visa att motorn överensstämmer med kraven, på ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten.

Artikel 13

Distributörernas skyldigheter

1. När distributörerna tillhandahåller en motor på marknaden ska de iaktta vederbörlig omsorg för att se till att kraven i denna förordning uppfylls.
2. Innan distributörerna tillhandahåller en motor på marknaden ska de kontrollera att motorn har försetts med obligatorisk märkning eller EU-typgodkännandemärke, att den åtföljs av erforderliga handlingar, bruksanvisningar och säkerhetsinformation på ett språk som utrustningstillverkaren förstår och att importören och tillverkaren har uppfyllt kraven i artiklarna 11.2 och 11.4 samt 31.1 och 31.2.
3. Distributörerna ska, så länge de har ansvar för en motor, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar motorns överensstämmelse med kraven i kapitlen II och III.

Artikel 14

Distributörernas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven

1. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att en motor inte överensstämmer med kraven i denna förordning, och särskilt att den inte överensstämmer med typgodkännandet, får de inte distribuera motorn förrän de har sett till att det råder överensstämmelse med de tillämpliga kraven.

2. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att en motor som de har distribuerat inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska de informera tillverkaren eller tillverkarens ombud för att se till att de korrigerande åtgärder som krävs för att få motorerna i produktionen att överensstämma med kraven för den godkända typen eller familjen vidtas i enlighet med artikel 9.1 eller 12.2.
3. Distributörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet se till att tillverkaren ger myndigheten den information som anges i artikel 9.3 eller att importören ger den nationella myndigheten den information som anges i artikel 11.3.

Artikel 15

Fall där tillverkarens skyldigheter är tillämpliga på importörer och distributörer

En importör eller distributör ska anses vara tillverkare enligt denna förordning och ska ha samma skyldigheter som tillverkaren har enligt artiklarna 8, 9 och 10 när importören eller distributören tillhandahåller en motor på marknaden, registrerar produkten eller ansvarar för dess ibruktagande i eget namn eller under eget varumärke eller ändrar en motor på ett sådant sätt att överensstämmelsen med tillämpliga krav kan påverkas.

Artikel 16

Identifiering av de ekonomiska aktörerna

Ekonomiska aktörer ska på begäran och under en period av fem år från och med dagen för utsläppandet på marknaden lämna uppgifter om följande till godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna:

- a) Ekonomiska aktörer som har levererat en motor till dem.
- b) Ekonomiska aktörer som de har levererat en motor till.

KAPITEL III

MATERIELLA KRAV

Artikel 17

Utsläppskrav för avgaser för EU-typgodkännande

1. Tillverkarna ska se till att motortyper och motorfamiljer utformas, konstrueras och sammansätts så att de överensstämmer med kraven i kapitel II och kapitel III i denna förordning.
2. Från och med dagen för utsläppande på marknaden av motorer som anges i bilaga II får motortyperna och motorfamiljerna inte överskrida de gränsvärden för avgasutsläpp som anges för ”steg V” i bilaga II.

Om en motorfamilj omfattar mer än en effektklass i enlighet med de parametrar som fastställs i den delegerade akten för definitionen av den motorfamiljen, ska huvudmotorn (för typgodkännande) och alla motortyper inom samma familj (för produktionsöverensstämmelse) i fråga om de tillämpliga effektklasserna

- uppfylla de strängaste utsläppsgränsvärdena,

- provas med de provcykler som motsvarar de strängaste utsläppsgränsvärdena,
 - omfattas av de tidigast tillämpliga datumen för typgodkännande och utsläppande på marknaden som anges i bilaga III.
3. Avgasutsläppen för motortyper och motorfamiljer ska mätas på grundval av de provcykler som anges i artikel 23 och i enlighet med de bestämmelser om genomförande av provningar och mätningar som anges i artikel 24.
 4. Motortyper och motorfamiljer ska utformas för att motstå manipulering och får inte använda någon manipuleringsstrategi.
 5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om närmare tekniska specifikationer för de parametrar som ska användas för att definiera motorfamiljen och närmare tekniska bestämmelser om motstånd mot manipulering enligt punkt 4. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

Artikel 18

Övervakning av utsläppen från motorer i drift

1. Utsläppen av gas- och partikelformiga föroreningar från motortyper eller motorfamiljer i drift ska övervakas genom provningsmotorer som är installerade i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och som är i drift under normala arbetscykler. Provningsmotorerna ska utföras på motorer som har underhållits korrekt och ska vara förenliga med bestämmelserna om val av motorer, provningsmetoder och rapportering av resultat för de olika motorkategorierna.

Kommissionen ska genomföra pilotprogram för att utveckla lämpliga provningsmetoder för de motorkategorier och underkategorier för vilka det saknas sådana provningsmetoder.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om närmare bestämmelser för val av motorer, provningsmetoder och rapportering av resultat enligt punkt 1. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

KAPITEL IV

FÖRFARANDET FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 19

Ansökan om EU-typgodkännande

1. Tillverkarna ska lämna in en ansökan om EU-typgodkännande av en motortyp eller motorfamilj till godkännandemyndigheten i en medlemsstat. En ansökan ska åtföljas av den tekniska dokumentation som avses i artikel 20.
2. En motor som överensstämmer med de egenskaper för motortypen, eller för huvudmotorn när det gäller motorfamiljer, som beskrivs i den tekniska dokumentationen ska göras tillgänglig för den tekniska tjänst som ansvarar för att utföra typgodkännandeprovningarna.

3. Om godkännandemyndigheten konstaterar att en ansökan om EU-typgodkännande av en motorfamilj med avseende på den utvalda huvudmotor som avses i andra stycket inte i alla delar motsvarar den motorfamilj som beskrivs i den tekniska dokumentationen, ska en alternativ och, vid behov, ytterligare en huvudmotor som godkännandemyndigheten anser är representativ för motorfamiljen läggas fram för typgodkännande.
4. En ansökan som avser en motortyp eller en motorfamilj får inte lämnas in i mer än en medlemsstat. En särskild ansökan ska lämnas in för varje typ eller familj för vilken typgodkännande söks.

Artikel 20

Teknisk dokumentation

1. Sökanden ska lämna teknisk dokumentation till godkännandemyndigheten.
2. Innehållet i den tekniska dokumentationen ska fastställas i en genomförandeakt och omfatta följande:
 - a) En mall för teknisk information.
 - b) Alla relevanta uppgifter, ritningar, fotografier och övriga upplysningar om motorn.
 - c) Alla övriga uppgifter som godkännandemyndigheten begär i samband med ansökningsförfarandet.
3. Den tekniska dokumentationen får lämnas på papper eller i en elektronisk form som godtas av den tekniska tjänsten och godkännandemyndigheten.
4. Kommissionen ska ha befogenhet att i genomförandeakter fastställa mallar för den tekniska information och dokumentationen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

KAPITEL V

GENOMFÖRANDE AV FÖRFARANDEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 21

Allmänna bestämmelser

1. Den godkännandemyndighet som tar emot ansökan ska bevilja EU-typgodkännande för alla motortyper eller motorfamiljer som är förenliga med samtliga
 - a) uppgifter i den tekniska dokumentationen,
 - b) krav i den här förordningen, och
 - c) bestämmelser om produktion enligt artikel 25.
2. Godkännandemyndigheterna får inte införa några andra krav för typgodkännande när det gäller avgasutsläpp för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter för väg i vilka en motor är installerad, om motorn uppfyller kraven i den här förordningen.

3. Godkännandemyndigheterna får inte bevilja ett EU-typgodkännande för en motortyp eller motorfamilj som inte uppfyller kraven i den här förordningen efter de datum för typgodkännande av motorer som anges i bilaga II för varje motorunderkategori.
4. EU-typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med ett harmoniserat system som fastställts av kommissionen genom genomförandeakter.
5. Godkännandemyndigheten i varje medlemsstat ska
 - a) varje månad till godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna översända en förteckning över de EU-typgodkännanden som den har utfärdat, vägrat att utfärda eller återkallat under den månaden, tillsammans med motiveringen för sina beslut,
 - b) utan dröjsmål informera godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för en motor samt ange skälen för beslutet, samt
 - c) på begäran av en godkännandemyndighet i en annan medlemsstat inom en månad sända
 - en kopia av EU-typgodkännandeintyget för motorn eller motorfamiljen när det finns ett sådant tillsammans med det tekniska underlaget för varje typ av motor eller motorfamilj för vilken den har beviljat, vägrat eller återkallat typgodkännandeintyg, och/eller
 - förteckningen över motorer som tillverkas enligt beviljade EU-typgodkännanden i enlighet med beskrivningen i artikel 35.
6. Godkännandemyndigheten i varje medlemsstat ska årligen, och dessutom när den tar emot en ansökan härom, sända kommissionen en kopia av databladet för de motortyper eller motorfamiljer som godkänts sedan den senaste anmälan gjordes.
7. Om kommissionen begär det ska godkännandemyndigheten lämna de uppgifter som avses i punkt 5 även till kommissionen.
8. De krav som avses i punkterna 5, 6 och 7 ska anses vara uppfyllda om de berörda uppgifterna har lagts in på unionens centrala administrativa plattform i enlighet med artikel 42. Kopian får även föreligga i form av en säker elektronisk fil.
9. Godkännandemyndigheten ska sammanställa ett tekniskt underlag bestående av den tekniska dokumentationen åtföljd av provningsrapporter och alla andra handlingar som den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten fogat till den tekniska dokumentationen under sin tjänsteutövning. Det tekniska underlaget ska innehålla ett index där underlagets innehåll redovisas, uppställt enligt ett lämpligt numrerings- eller märkningssystem som gör det möjligt att lätt hitta varje sida och se de olika dokumentens format, så att det blir till en förteckning över de olika stegen i förfarandet för EU-typgodkännande, i synnerhet datum för revideringar och uppdatering. Godkännandemyndigheten ska hålla den information som finns i det tekniska underlaget tillgänglig under en period av tio år efter det att giltighetstiden för det berörda typgodkännandet löpt ut.
10. Kommissionen ska ha befogenhet att genom genomförandeakter fastställa
 - a) metoden för att fastställa det harmoniserade numreringsystem som avses i punkt 4,

- b) det enhetliga formatet för det datablad som ska fyllas i för varje motortyp eller motorfamilj som har EU-typgodkänts av den godkännandemyndighet i varje medlemsstat som avses i punkt 5 a,
- c) mallen för den förteckning över motorer som tillverkats i enlighet med EU-typgodkännanden som ska fyllas i av den godkännandemyndighet i varje medlemsstat som avses i punkt 5 c,
- d) det enhetliga formatet för databladet för relaterade motortyper eller motorfamiljer som har godkänts efter den senaste anmälan av den godkännandemyndighet i varje medlemsstat som avses i punkt 6.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

Artikel 22

Särskilda bestämmelser om EU-typgodkännandeintyg

1. EU-typgodkännandeintyget ska innehålla följande bilagor:
 - a) Det tekniska underlag som avses i artikel 21.9.
 - b) Provningsresultaten.
 - c) Namn och exempel på namnteckning(ar) för den eller de personer på företaget som har befogenhet att underteckna intyg om överensstämmelse samt intyg om deras befattning i företaget.
2. Kommissionen ska fastställa en mall för EU-typgodkännandeintyget.
3. För varje motortyp ska godkännandemyndigheten
 - a) fylla i alla tillämpliga delar av EU-typgodkännandeintyget, inklusive bilagan för provningsresultat,
 - b) sammanställa indexet till det tekniska underlaget,
 - c) utan dröjsmål utfärda det ifyllda intyget med bilagor till sökanden.
4. Om ett EU-typgodkännande har begränsad giltighet i enlighet med artikel 33, eller om det har gjorts undantag från vissa bestämmelser i den här förordningen, ska dessa begränsningar eller undantag anges i EU-typgodkännandet.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att genom genomförandeakter fastställa mallen för EU-typgodkännandeintyget och för bilagan för provningsresultat som avses i punkt 3 a. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

Artikel 23

Provningar som krävs för EU-typgodkännande

1. Överensstämmelse med de tekniska bestämmelserna i denna förordning ska visas genom lämpliga provningar utförda av utnämnda tekniska tjänster.
De tekniska provnings- och mätningsskema och den särskilda utrustning och de särskilda verktyg som ska användas för att utföra de provningarna ska vara de som fastställs i artikel 24.

2. Tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många motorer som krävs för genomförandet av de föreskrivna provningarna.
3. Nödvändiga provningar ska utföras på motorer som är representativa för den typ som ska godkännas.

Trots kraven i första stycket får tillverkaren dock efter överenskommelse med godkännandemyndigheten välja en motor som inte är representativ för den typ som ska godkännas, men som kombinerar några av de mest negativa egenskaperna vad avser den nödvändiga prestandanivån. Virtuella provningsmetoder får användas för att underlätta beslutsfattandet under urvalsprocessen.
4. De cykler som ska tillämpas vid provningar för EU-typgodkännande fastställs i bilaga IV. De provcykler som ska tillämpas på varje motortyp som ingår i EU-typgodkännandet ska anges i EU-typgodkännandets mall för teknisk information.
5. Huvudmotorn ska provas på en dynamometer med den tillämpliga NRSC-provcykel som anges i bilaga IV i tabellerna IV-1 till IV-10. Tillverkaren får välja att låta provningen utföras enligt metoden med diskreta steg eller med ramper. Utom i de fall som anges i punkterna 7 och 8 behöver en motor med varierande varvtal i en viss kategori som används i en tillämpning med konstant varvtal i samma kategori inte provas med den tillämpliga stationära provcykeln för det konstanta varvtalet.
6. När en motor med konstant varvtal har en regulator som kan ställas in på alternativa varvtal ska kraven i punkt 5 vara uppfyllda vid varje tillämpligt konstant varvtal och mallen för teknisk information i EU-typgodkännandet ska innehålla uppgifter om de varvtal som ska tillämpas på varje motortyp.
7. När en motor i kategori IWP är avsedd att användas i tillämpningar med både varierande och konstant varvtal ska kraven i punkt 5 vara uppfyllda för varje tillämplig stationär provcykel separat och mallen för teknisk information i EU-typgodkännandet ska innehålla uppgifter om varje stationär provcykel för vilken detta krav har uppfyllts.
8. När en motor i kategori IWP har en referenseffekt på mer än 560 kW och dessutom är avsedd att användas i stället för en motor i kategori IWA i enlighet med artikel 4 andra stycket, ska kraven i punkt 5 vara uppfyllda separat för varje tillämplig stationär provcykel som anges både i tabellerna IV-5 och IV-6 i bilaga IV och mallen för teknisk information i typgodkännandet ska innehålla uppgifter om varje stationär provcykel för vilken detta krav har uppfyllts.
9. Med undantag för motorer som är typgodkända enligt artikel 32.4 ska motorer med varierande varvtal i kategori NRE med en nettoeffekt på minst 19 kW men högst 560 kW utöver att uppfylla kraven i punkt 5 även provas på en dynamometer med den transienta provcykel som anges i tabell IV-11 i bilaga IV.
10. Motorer i underkategorierna NRS-v-2b och NRS-v-3 som har ett högsta varvtal på högst $3\,400\text{ min}^{-1}$ ska utöver att uppfylla kraven i punkt 5 även provas på en dynamometer med den transienta provcykel som anges i tabell IV-12 i bilaga IV.
11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om närmare tekniska specifikationer och egenskaper för de stationära och transienta provcykler som avses i denna artikel. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].
12. Kommissionen ska ha befogenhet att genom genomförandeakter anta det enhetliga formatet för de prover som krävs för EU-typgodkännande. Dessa genomförandeakter

ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

Artikel 24

Genomförande av mätningar och provningar för EU-typgodkännande

1. Resultaten av avgasutsläppsprovningar i laboratorium för alla motorer som omfattas av denna förordning ska anpassas så att de innefattar lämpliga försämringsfaktorer för de utsläppsbeständighetsperioder som anges i bilaga V.
2. Utsläppen från en motortyp eller motorfamilj får inte överskrida utsläppsgränserna i den här förordningen med avseende på lämpliga referensbränslen eller bränslekombinationer som är angivna i följande förteckning:
 - Diesel.
 - Bensin.
 - Bensin-oljeblandning för tvåtaktsmotorer med gnisttändning.
 - Naturgas/biometan.
 - Gasol (*liquid petroleum gas*, LPG).
 - Etanol.
3. Vid mätningar och provningar ska de tekniska kraven vara uppfyllda i följande avseenden:
 - a) Apparater och metoder för att utföra provningarna.
 - b) Apparater och metoder för utsläppsmätning och provtagning.
 - c) Metoder för att utvärdera och beräkna data.
 - d) Metod för att fastställa försämringsfaktorer.
 - e) För motorer i kategorierna NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh som följer utsläppsgränserna i steg V enligt definitionen i bilaga II:
 - i) Metod för att redovisa utsläpp av vevhusgaser.
 - ii) Metod för att redovisa periodisk regenerering i efterbehandlingssystem.
 - f) För elektroniskt styrda motorer i kategorierna NRE, NRG, IWP, IWA, RLL, RLR som uppfyller utsläppskraven i steg V enligt definitionen i bilaga II och som använder elektronisk styrning för att avgöra både mängd och tidpunkt för bränsleinsprutning eller använder elektronisk styrning för att aktivera, avaktivera eller modulera det utsläppskontrollsystem som används för att minska NO_x:
 - i) Tekniska krav på utsläppskontrollstrategier, inbegripet den dokumentation som krävs för att demonstrera dessa strategier.
 - ii) Tekniska krav på åtgärder för att kontrollera NO_x, inbegripet metoden för att demonstrera dessa tekniska krav.
 - iii) Tekniska krav för det område som är förknippat med den relevanta NRSC-cykeln inom vilket man kontrollerar den mängd med vilken utsläppen ska tillåtas överskrida gränsvärdena i bilaga II.

- iv) Den tekniska tjänstens val av ytterligare mätpunkter inom kontrollområdet under utsläppsbänkprovningsen.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att enligt artikel 5 i denna förordning anta delegerade rättsakter om
- a) metoden för att anpassa resultatet av avgasutsläppsprovningar i laboratorium så att de innefattar de försämringsfaktorer som avses i punkt 1,
 - b) de tekniska egenskaperna hos de referensbränslen som förtecknas i denna punkt för typgodkännandeprovningar och den verifiering av produktionsöverensstämmelse som avses i punkt 2,
 - c) närmare tekniska krav och egenskaper för de mätningar och provningar som avses i punkt 3,
 - d) metoden för mätning av partikelantal med hänsyn till de specifikationer som fastställs i ändringsserie 06 till Unece-föreskrifter nr 49,
 - e) närmare tekniska krav för provning av motorer som helt eller delvis drivs med gasformigt bränsle enligt bilaga II.

Artikel 25

Kontroll av produktionsöverensstämmelse

1. En godkännandemyndighet som beviljar ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder för att, vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, kontrollera att tillräckliga förfaranden har införts för att se till att motorer i serieproduktion kommer att överensstämma med den godkända typen med avseende på kraven i denna förordning.
2. En godkännandemyndighet som beviljar EU-typgodkännande för en motorfamilj ska vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera att intyg om överensstämmelse som utfärdas av tillverkaren överensstämmer med kraven i artikel 30. I detta syfte ska godkännandemyndigheten kontrollera att ett tillräckligt stort urval av intyg om överensstämmelse överensstämmer med kraven i artikel 30 och att tillverkaren har vidtagit tillräckliga åtgärder för att säkerställa att uppgifterna i dessa intyg om överensstämmelse är korrekta.
3. En godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder i samband med detta godkännande för att kontrollera, vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att de förfaranden som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln även fortsättningsvis är tillräckliga för att motorer i serieproduktion även fortsättningsvis kommer att överensstämma med den godkända typen och att intyg om överensstämmelse även fortsättningsvis överensstämmer med kraven i artikel 30.
4. För att kontrollera att en motor med den godkända typen får den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet utföra de kontroller eller provningar som krävs för EU-typgodkännandet på stickprov som tagits i tillverkarens lokaler, inklusive tillverkarens produktionsanläggningar.
5. När en godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande konstaterar att de förfaranden som anges i punkterna 1 och 2 i den här artikeln inte tillämpas, att de avviker i väsentlig grad från överenskomna förfaranden och kontrollplaner eller har

upphört att tillämpas eller inte längre anses tillräckliga, trots att tillverkningen fortsätter, ska den vidta nödvändiga åtgärder för att se till att förfarandet för produktionsöverensstämmelse följs korrekt eller återkalla EU-typgodkännandet.

6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om närmare bestämmelser om mätningar och metoder som godkännandemyndigheterna ska använda för att se till att motorer i linjeproduktion överensstämmer med den godkända typen. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

KAPITEL VI

ÄNDRINGAR AV OCH GILTIGHET FÖR EU-TYPGODKÄNNANDEN

Artikel 26

Allmänna bestämmelser

1. Tillverkaren ska utan dröjsmål underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i det tekniska underlaget.

Den godkännandemyndigheten ska besluta vilket av de förfaranden som fastställs i artikel 27 som ska tillämpas.

Vid behov får godkännandemyndigheten efter samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EU-typgodkännande ska beviljas.

2. Ansökningar om ändring av ett EU-typgodkännande får endast lämnas in till den godkännandemyndighet som beviljade det ursprungliga EU-typgodkännandet.
3. Om godkännandemyndigheten finner att en ändring kräver att kontroller eller provningar görs om, ska den underrätta tillverkaren om detta.

De förfaranden som avses i artikel 27 ska tillämpas endast om godkännandemyndigheten, med utgångspunkt i de kontrollerna eller provningarna, konstaterar att kraven för EU-typgodkännande fortfarande är uppfyllda.

Artikel 27

Revideringar och utökningar av EU-typgodkännanden

1. Om uppgifterna i det tekniska underlaget har ändrats, utan att kontroller eller provningar behöver göras om, ska ändringen betecknas som en revidering.

Godkännandemyndigheten ska då i nödvändig utsträckning utfärda reviderade blad till det tekniska underlaget och på varje reviderat blad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller och vilken dag det nya bladet utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av det tekniska underlaget tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringen ska anses uppfylla detta krav.

2. Ändringen ska betecknas som en utökning när uppgifterna i det tekniska underlaget har ändrats och något av följande gäller:

- a) Ytterligare kontroller eller provningar krävs.

- b) Uppgifter i EU-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats.
- c) Nya krav som fastställs i delegerade akter till denna förordning blir tillämpliga på den godkända motortypen eller motorfamiljen.

Vid en utökning ska godkännandemyndigheten utfärda ett uppdaterat EU-typgodkännandeintyg med utökningsnummer i enlighet med det antal utökningar som redan beviljats. Skälet till utökningen och datum för det nya utfärdandet ska tydligt framgå av det typgodkännandeintyget.

- 3. Varje gång reviderade blad eller en konsoliderad, uppdaterad version utfärdas ska även index till det tekniska underlag som bifogas typgodkännandeintyget ändras så att datum för den senaste utökningen eller revideringen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.
- 4. Det krävs ingen ändring av EU-typgodkännandet för en motortyp eller en motorfamilj om de nya krav som avses i punkt 2 c rent tekniskt saknar betydelse för denna motortyp eller motorfamilj när det gäller deras utsläppsprestanda.

Artikel 28

Utfärdande och anmälan av ändringar

- 1. Vid utökning ska alla berörda avsnitt av EU-typgodkännandeintyget, dess bilagor och indexet till det tekniska underlaget uppdateras. Det uppdaterade intyget med bilagor ska utfärdas till sökanden utan dröjsmål.
- 2. Vid revidering ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål utfärda de reviderade handlingarna eller den konsoliderade, uppdaterade versionen, beroende på vad som är tillämpligt, inklusive ett reviderat index till det tekniska underlaget till sökanden.
- 3. Godkännandemyndigheten ska anmäla alla ändringar av EU-typgodkännanden till de övriga medlemsstaternas godkännandemyndigheter i enlighet med förfarandena i artikel 21.

Artikel 29

Giltighetens upphörande

- 1. EU-typgodkännanden ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid.
- 2. Ett EU-typgodkännande av en motor ska upphöra att vara giltigt i samtliga följande fall:
 - a) När nya krav som är tillämpliga på den godkända motortypen blir obligatoriska för tillhandahållande på marknaden och det inte går att uppdatera EU-typgodkännandet i enlighet med dem.
 - b) När tillverkningen av den godkända motortypen eller motorfamiljen slutgiltigt och frivilligt har upphört.
 - c) När typgodkännandets giltighet löper ut på grund av en begränsning i enlighet med artikel 33.6.
 - d) När typgodkännandet har återkallats i enlighet med artikel 25.5, 37.1 eller 38.3.

3. Om endast en motortyp inom en motorfamilj upphör att gälla, blir EU-typgodkännandet av motorfamiljen i fråga ogiltigt bara för den berörda motortypen.
4. När tillverkningen av en motortyp slutgiltigt upphör ska tillverkaren underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet för den motortypen.
Inom en månad från det att den godkännandemyndighet som beviljade motorn EU-typgodkännande tar emot den underrättelse som avses i första stycket ska den underrätta godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater om detta.
5. Om ett EU-typgodkännande för en motortyp eller en motorfamilj snart kommer att upphöra att gälla, ska tillverkaren, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4, underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet.
Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska utan dröjsmål meddela alla relevanta uppgifter till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater.
I det meddelande som avses i andra stycket ska särskilt anges den sist tillverkade motorns tillverkningsdatum och motoridentifieringsnummer.
6. De krav som avses i punkterna 4 och 5 ska anses vara uppfyllda om de berörda uppgifterna har lagts in på unionens centrala administrativa plattform i enlighet med artikel 42. Kommunikationshandlingarna får även lämnas i form av en säker elektronisk fil.

KAPITEL VII

INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH MÄRKNINGAR

Artikel 30

Intyg om överensstämmelse

1. Tillverkaren ska som innehavare av ett EU-typgodkännande av en motortyp eller motorfamilj utfärda ett intyg om överensstämmelse som ska åtfölja varje motor som tillverkas i överensstämmelse med den godkända motortypen.
Intyget ska levereras kostnadsfritt tillsammans med motorn och åtfölja den maskin som motorn är installerad i. Tillhandahållandet får inte förenas med villkor om en uttrycklig begäran eller lämnande av ytterligare upplysningar till tillverkaren.
Under en period av tio år från motorns tillverkningsdatum ska motortillverkaren på motorägarens begäran utfärda en dubblett av intyget om överensstämmelse, mot en ersättning som inte får överskrida kostnaden för att utfärda intyget. Ordet ”dubblett” ska synas tydligt på framsidan av dubbletten.
2. Kommissionen ska fastställa en mall för det intyg om överensstämmelse som tillverkaren ska använda.
3. Intyget om överensstämmelse ska upprättas på minst ett av unionens officiella språk. Varje medlemsstat får begära att intyget om överensstämmelse översätts till dess eget eller egna officiella språk.
4. Den eller de personer som är behöriga att underteckna intyg om överensstämmelse ska ingå i tillverkarens organisation och ska vara vederbörligen befullmäktigade av

ledningen att binda tillverkaren rättsligt när det gäller ansvar för motorns utformning och konstruktion eller produktionens överensstämmelse.

5. Hela intyget om överensstämmelse ska fyllas i och det får inte innehålla andra begränsningar för användningen av motorn än de som föreskrivs i denna förordning eller någon av de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
6. För motortyper eller motorfamiljer som godkänts enligt artikel 33.2 ska intyget om överensstämmelse i sin rubrik innehålla frasen ”För motorer som är typgodkända i enlighet med artikel 31 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr xx/xx av den [datum] om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (preliminärt typgodkännande)”.
7. Kommissionen ska ges befogenhet att genom genomförandeakter fastställa mallen för intyget om överensstämmelse, inbegripet tekniska egenskaper för att förhindra förfalskning. I detta syfte ska det i genomförandeakterna fastställas vilka säkerhetsåtgärder vid tryckning som ska vidtas för att skydda det papper som används för intyget. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

Artikel 31

Motormärkning

1. Tillverkaren av en motor ska anbringa en märkning på varje enhet som tillverkas i överensstämmelse med den godkända typen.
2. Innan motorerna lämnar produktionslinjen måste de ha den märkning som krävs enligt denna förordning.
3. När det gäller en motor som redan är installerad i en maskin får den motor eller den motordel som bär den obligatoriska märkningen bytas ut.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att genom genomförandeakter fastställa mallen för den märkning som avses i punkt 1, inbegripet dess obligatoriska grundläggande uppgifter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].
5. Kommissionen ska också ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om villkor och närmare tekniska krav för utbyte av motorer eller motordelar som har den märkning som avses i punkt 3. Dessa delegerade akter ska antas senast den [31 december 2016].

KAPITEL VIII

UNDANTAG

Artikel 32

Allmänna undantag

1. Kraven i artikel 5.2 och 5.3 och i artikel 17.2 ska inte tillämpas på motorer som ska användas av försvarsmakten.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 31 får en tillverkare leverera en motor separat från dess system för efterbehandling av avgaser till en utrustningstillverkare.

3. Trots vad som sägs i artikel 5.3 ska medlemsstaterna tillåta tillfälligt utsläppande på marknaden för fältprovning av motorer som inte har typgodkänts enligt denna förordning.
4. Trots kraven i artikel 17.2 får medlemsstaterna utfärda EU-typgodkännande och utsläppande på marknaden av motorer som uppfyller de Atex-utsläppsgränsvärden som anges i bilaga V, på villkor att motorerna är avsedda att installeras i en maskin som ska användas i explosionsfarliga miljöer enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/34/EU²², och som intygas uppfylla samtliga följande krav:
 - a) Utrustningskategori 2 eller 3.
 - b) Maskingrupp I eller maskingrupp II.
 - c) Temperaturklass T3 eller högre (högst 200°C).
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om närmare tekniska specifikationer och villkor för
 - a) att en tillverkare ska få leverera en motor separat från dess system för efterbehandling av avgaser till en utrustningstillverkare enligt punkt 2,
 - b) tillfälligt utsläppande på marknaden för fältprovning av motorer som inte har EU-typgodkänts enligt punkt 3,
 - c) EU-typgodkännande och utsläppande på marknaden av motorer som uppfyller de Atex-utsläppsgränsvärden som anges i bilaga V i enlighet med punkt 4.

De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

Artikel 33

Undantag för ny teknik eller nya principer

1. Tillverkaren får ansöka om typgodkännande av en motortyp eller motorfamilj som innehåller ny teknik eller nya principer som inte överensstämmer med ett eller flera av kraven i den här förordningen.
2. Godkännandemyndigheten ska bevilja det typgodkännande som avses i punkt 1 om alla följande förutsättningar föreligger:
 - a) I ansökan anges varför tekniken eller principerna i fråga gör att motortypen eller motorfamiljen i fråga inte överensstämmer med ett eller flera av de krav som anges i den här förordningen.
 - b) I ansökan beskrivs den nya teknikens miljöeffekter och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att en minst likvärdig nivå på miljöskydd uppnås i förhållande till de krav från vilka undantag söks.
 - c) Beskrivningar och resultat av provningar uppvisas som styrker att villkoret i led b är uppfyllt.
3. Beviljandet av sådant typgodkännande som innebär undantag för en ny teknik eller nya principer ska godkännas genom tillstånd av kommissionen. Detta tillstånd ska lämnas i form av en genomförandeakt.

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/34/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (omarbetning) (EUT L 96, 29.3.2014, s. 309).

4. Godkännandemyndigheten får utfärda typgodkännandet i väntan på kommissionens beslut om tillstånd, men typgodkännandet ska vara preliminärt, endast vara giltigt i den medlemsstatens territorium och endast vara giltigt för den motortyp som omfattas av det begärda undantaget. Godkännandemyndigheten ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om att den har utfärdat ett sådant preliminärt typgodkännande utan dröjsmål genom en akt som innehåller de uppgifter som avses i punkt 2.

Att det rör sig om ett tidsbegränsat EU-typgodkännande med geografiskt begränsad giltighet ska framgå av rubriken till typgodkännandeintyget och rubriken till intyget om överensstämmelse.

5. Andra godkännandemyndigheter får besluta att godta ett sådant tillfälligt typgodkännande som avses i punkt 4 på sitt territorium. I sådant fall ska de skriftligen underrätta den berörda godkännandemyndigheten och kommissionen om detta.
6. I förekommande fall ska det i det tillstånd av kommissionen som avses i punkt 3 också anges om det är förenat med några begränsningar. I samtliga fall ska typgodkännandet vara giltigt i minst 36 månader.
7. Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd, ska godkännandemyndigheten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännande som avses i punkt 3, om ett sådant har utfärdats, om att det tillfälliga typgodkännandet kommer att upphävas sex månader efter kommissionens beslut.

Trots kommissionens beslut om att inte bevilja tillstånd får motorer som tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga typgodkännandet innan det slutade gälla dock släppas ut på marknaden i de medlemsstater som godtagit det tillfälliga typgodkännandet.

8. De krav som avses i punkterna 4 och 5 ska anses vara uppfyllda om de berörda uppgifterna har lagts in på unionens centrala administrativa plattform i enlighet med artikel 42. Kommunikationshandlingarna får även lämnas i form av en säker elektronisk fil.
9. Kommissionen ska ges befogenhet att genom genomförandeakter anta det tillstånd som avses i punkt 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2.
10. Kommissionen ska ges befogenhet att genom genomförandeakter fastställa harmoniserade mallar för typgodkännandeintyg och intyg om överensstämmelse enligt punkt 4, inbegripet de obligatoriska grundläggande uppgifterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

Artikel 34

Efterföljande anpassning av delegerade akter och genomförandeakter

1. Om kommissionen beviljar ett undantag enligt artikel 33 ska den omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa de berörda delegerade akterna eller genomförandeakterna till den tekniska utvecklingen.

Om ett undantag som beviljas enligt artikel 33 avser en fråga som definieras i Unece-föreskrifter ska kommissionen föreslå en ändring av de berörda Unece-föreskrifterna

i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

2. Så snart de berörda akterna har ändrats ska eventuella begränsningar som införts enligt kommissionens beslut om godkännande av undantag omedelbart upphävas.

Om de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa de delegerade akterna eller genomförandeakterna inte har vidtagits får kommissionen, på begäran av den medlemsstat som beviljade typgodkännandet, ge medlemsstaten tillstånd att förlänga typgodkännandets giltighet, genom ett beslut i form av en genomförandeakt som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2.

KAPITEL IX

UTSLÄPPANDE PÅ MARKNADEN

Artikel 35

Tillverkarnas rapporteringsskyldigheter

En tillverkare ska på begäran till den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet inom 45 dagar efter varje kalenderårs utgång och, om kraven i den här förordningen ändras, utan dröjsmål efter varje tillämpningstidpunkt, och omedelbart efter varje ytterligare tidpunkt som myndigheten bestämmer, sända denna en förteckning över identifikationsnumren för alla motortyper som tillverkats i enlighet med kraven i denna förordning sedan den senaste rapporten lämnades, eller sedan kraven i den här förordningen började gälla.

Den förteckning som avses i första stycket ska klargöra sambandet mellan identifikationsnumren och motsvarande motortyper eller motorfamiljer samt EU-typgodkännandenas nummer, om detta inte framgår av motorkodsystemet.

I den förteckning som avses i första stycket ska det också tydligt framgå om tillverkaren upphör att tillverka en godkänd motortyp eller motorfamilj.

Tillverkaren ska bevara kopior av förteckningarna under minst 20 år efter det att det berörda EU-typgodkännandet upphört att gälla.

Artikel 36

Verifiering

1. När en medlemsstats godkännandemyndighet beviljar EU-typgodkännande ska den vidta nödvändiga åtgärder i samband med typgodkännandet för att, när så är lämpligt i samarbete med övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter, verifiera identifikationsnumren för de motorer som tillverkats i överensstämmelse med kraven i det här direktivet.
2. En ytterligare verifiering av identifikationsnumren får äga rum i samband med kontroll av produktionsöverensstämmelse enligt artikel 25.
3. Vad gäller verifieringen av identifikationsnummer ska tillverkaren eller tillverkarens ombud inom unionen utan dröjsmål på begäran till den ansvariga godkännandemyndigheten lämna alla nödvändiga upplysningar om tillverkarens köpare samt identifikationsnumren för de motorer som uppges vara tillverkade i

enlighet med artikel 35. När motorer säljs till en maskintillverkare krävs inga ytterligare upplysningar.

4. Om tillverkaren inte på godkännandemyndighetens anmodan kan verifiera de krav på märkning av motorn som anges i artikel 31, kan det godkännande som beviljas i enlighet med den här förordningen för motsvarande motortyp eller motorfamilj återkallas. I sådana fall ska informationsförfarandet genomföras i enlighet med artikel 36.4.

KAPITEL X

SKYDDSKLAUSULER

Artikel 37

Motorer som inte överensstämmer med den godkända typen

1. Om motorer som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller försetts med ett typgodkännandemärke inte överensstämmer med den godkända typen eller familjen, ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet upphävande av EU-typgodkännandet, om de åtgärder som tillverkaren vidtar inte är tillräckliga, för att se till att serietillverkade motorer överensstämmer med den godkända typen eller familjen. Godkännandemyndigheterna i den medlemsstaten ska underrätta motsvarande myndigheter i övriga medlemsstater om de vidtagna åtgärderna.
2. Med avseende på punkt 1 ska avvikelser från uppgifterna i intyget om EU-typgodkännande eller i det tekniska underlaget anses utgöra bristande överensstämmelse med den godkända typen eller familjen, om inte dessa avvikelser har godkänts i enlighet med bestämmelserna i kapitel VI.
3. Om en godkännandemyndighet konstaterar att motorer som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller försetts med ett typgodkännandemärke som utfärdats i en annan medlemsstat inte överensstämmer med den godkända typen eller familjen, kan den begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet kontrollerar att de serietillverkade motorerna fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen eller familjen. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta de begärda åtgärderna så snart som möjligt och senast inom tre månader från dagen för begäran.
4. Godkännandemyndigheterna i medlemsstaterna ska inom en månad underrätta varandra om varje återkallelse av EU-typgodkännanden och orsakerna härför.
5. Om den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet bestrider den bristande överensstämmelse som anmälts till den, ska de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen ska hållas underrättad och, om det är nödvändigt, inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse.

Artikel 38

Återkallande av motorer

1. En tillverkare som har beviljats ett EU-typgodkännande ska omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som utfärdade EU-typgodkännandet för motorn om tillverkaren åläggs att i enlighet med artikel 20.1 i förordning (EG) nr 765/2008 återkalla motorer som har släppts ut på marknaden, oavsett om de är installerade i maskiner eller ej, på grund av att motorerna utgör en allvarlig överträdelse av den här förordningen i fråga om miljöskydd.
2. Tillverkaren ska föreslå godkännandemyndigheten lämpliga åtgärder för att undanröja den allvarliga överträdelse som avses i punkt 1. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i de övriga medlemsstaterna de föreslagna korrigerande åtgärderna.

Godkännandemyndigheterna ska se till att de korrigerande åtgärderna genomförs på ett verksamt sätt i deras respektive medlemsstater.

3. Om den berörda godkännandemyndigheten anser att åtgärderna är otillräckliga eller inte har genomförts tillräckligt snabbt, ska den utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska därefter informera tillverkaren. Om tillverkaren då inte föreslår och genomför verkningsfulla korrigerande åtgärder, ska den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet vidta alla skyddsåtgärder som krävs, inbegripet upphävande av EU-typgodkännandet. Vid upphävande av EU-typgodkännandet ska godkännandemyndigheten inom en månad från en sådan återkallelse underrätta tillverkaren, övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen med rekommenderad post eller likvärdigt elektroniskt medel.

Artikel 39

Delgivning av beslut och tillgängliga rättsmedel

1. I varje beslut som fattas enligt denna förordning och varje beslut som innebär att EU-typgodkännande vägras eller upphävs, att registrering vägras, att utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av en motor förbjuds eller förenas med begränsningar eller att tillbakadragande av en motor från marknaden ska ske, ska de skäl på vilka beslutet grundas redovisas utförligt.
2. Den berörda parten ska underrättas om varje sådant beslut och samtidigt upplysas om vilka rättsmedel som finns tillgängliga inom ramen för gällande rätt i den berörda medlemsstaten och tidsfristerna för att utöva dessa rättsmedel.

KAPITEL XI

INTERNATIONELLA FÖRESKRIFTER OCH TILLHANDAHÅLLANDE AV TEKNISK INFORMATION

Artikel 40

Godtagande av likvärdiga typgodkännanden av motorer

1. Unionen får inom ramen för multilaterala eller bilaterala överenskommelser mellan unionen och tredjeländer erkänna likvärdighet mellan de villkor och bestämmelser för typgodkännande av motorer som införs genom den här förordningen och de förfaranden som fastställs genom internationella föreskrifter eller föreskrifter i tredjeländer.
2. Typgodkännanden som beviljats och typgodkännandemärkning i enlighet med Unece-föreskrifter eller ändringar av dem som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till i enlighet med vad som anges i den delegerade akt som avses i punkt 4 a ska erkännas som likvärdiga med beviljade typgodkännanden och typgodkännandemärkning i enlighet med den här förordningen.
3. Typgodkännanden som beviljats med stöd av unionsakter i enlighet med den delegerade akt som avses i punkt 4 b ska erkännas som likvärdiga med typgodkännanden som beviljats i enlighet med den här förordningen.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 55 om
 - a) förteckningen över de Unece-föreskrifter och ändringar av dem som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till och som ska tillämpas på EU-typgodkännanden av motorer och motorfamiljer som ska installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg,
 - b) förteckningen över unionsakter om beviljande av typgodkännanden.

De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

Artikel 41

Information för utrustningstillverkare och slutanvändare

1. Tillverkaren får inte ge utrustningstillverkare eller slutanvändare teknisk information avseende de uppgifter som föreskrivs i denna förordning som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.
2. Tillverkaren ska ge utrustningstillverkarna tillgång till all relevant information och instruktioner som krävs för en korrekt installation av motorn i maskinen, inklusive en beskrivning av eventuella särskilda villkor eller begränsningar för användningen av en motor.
3. Tillverkaren ska ge utrustningstillverkarna tillgång till all relevant information och nödvändiga instruktioner avsedda för slutanvändaren, framför allt en beskrivning av eventuella särskilda villkor eller begränsningar för användningen av en motor.
4. Trots kraven i punkt 3 ska tillverkarna ge utrustningstillverkare tillgång till värdet på de koldioxidutsläpp (CO₂) som konstaterats under EU-typgodkännandeprocessen och

instruera utrustningstillverkarna att vidarebefordra denna information till slutanvändaren av den maskin som motorn är avsedd att installeras i.

5. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 med närmare bestämmelser om de uppgifter och instruktioner som avses i punkterna 2, 3 och 4. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

Artikel 42

Unionens centrala administrativa plattform och databas

1. Kommissionen ska upprätta en central administrativ digital unionsplattform för utbytet av uppgifter och information om EU-typgodkännanden i elektroniskt format. Plattformen ska användas för utbyte av uppgifter och information mellan godkännandemyndigheterna eller mellan godkännandemyndigheterna och kommissionen inom ramen för denna förordning.
2. Unionens centrala administrativa digitala plattform ska också innehålla en databas där all relevant information om EU-typgodkännanden som utfärdats enligt denna förordning ska samlas centralt och göras tillgänglig för godkännandemyndigheterna och kommissionen. Databasen ska koppla nationella databaser till unionens centrala databas efter överenskommelse med de berörda medlemsstaterna.
3. Efter genomförandet av punkterna 1 och 2 ska kommissionen bygga ut unionens centrala administrativa digitala plattform med moduler som ska möjliggöra
 - a) det utbyte av uppgifter och information som avses i denna förordning mellan tillverkare, tekniska tjänster, godkännandemyndigheter och kommissionen,
 - b) offentlig tillgång till viss information och vissa uppgifter om resultatet av provningar för typgodkännande och provningar överensstämmelse i drift.
4. Kommissionen ska ha befogenhet att genom genomförandakter anta närmare tekniska krav och metoder som krävs för att upprätta den centrala administrativa unionsplattform och databas som avses i denna artikel. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 54.2 senast den [31 december 2016].

KAPITEL XII

UTNÄMNING OCH ANMÄLAN AV TEKNISKA TJÄNSTER

Artikel 43

Krav avseende tekniska tjänster

1. De utnämmande godkännandemyndigheterna ska innan de utnämner en teknisk tjänst enligt artikel 45 säkerställa att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i punkterna 2–9 i den här artikeln.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.1 ska en teknisk tjänst vara etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt och vara en juridisk person.

3. En teknisk tjänst ska vara ett tredjepartsorgan som inte är involverat i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av den motor som den bedömer.

Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i konstruktion, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de motorer som det bedömer, provar eller inspekterar får anses uppfylla kraven i första stycket, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att intressekonflikter inte föreligger.

4. Varken en teknisk tjänst, dess högsta ledning eller den personal som ansvarar för att utföra de olika verksamhetskategorier för vilka tjänsten utnämns i enlighet med artikel 45.1 får vara konstruktör, tillverkare, leverantör eller ansvarig för underhåll av de motorer som den bedömer och inte heller företräda parter som är involverade i dessa verksamheter. Detta ska inte hindra användning av bedömda motorer som avses i punkt 3 i denna artikel och som är nödvändiga för den tekniska tjänstens verksamhet eller användning av sådana motorer för personligt bruk.

En teknisk tjänst ska se till att dess dotterbolags eller underentreprenörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten inom de verksamhetskategorier som tjänsten har utnämns att utföra.

5. En teknisk tjänst och dess personal ska utföra de verksamhetskategorier som tjänsten har utnämns att utföra, med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från varje påtryckning och incitament, i synnerhet ekonomiska incitament, som kan påverka dess omdöme eller resultaten av dess bedömningar, särskilt när det gäller påtryckningar och incitament från personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.

6. En teknisk tjänst ska visa att den är i stånd att utföra alla de verksamhetskategorier som den har utnämns att utföra i enlighet med artikel 45.1 genom att på ett tillfredsställande sätt visa den godkännandemyndighet som utnämnt tjänsten att den har

- a) tillräckligt kompetent personal med teknisk specialkunskap och yrkesutbildning samt lämplig erfarenhet för att utföra uppdraget,
- b) beskrivningar av de förfaranden som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka tjänsten önskar utnämns, varvid det garanteras att förfarandena är öppna och är reproducerbara,
- c) förfaranden för att utöva de verksamhetskategorier för vilka den önskar bli utnämnd med vederbörlig hänsyn tagen till den tekniska komplexiteten hos motorn i fråga och om motorn tillverkas i en mass- eller serieproduktionsprocess, och
- d) de medel som krävs för att på lämpligt sätt kunna utföra uppgifterna relaterade till de verksamhetskategorier för vilka den önskar bli utnämnd och tillgång till den utrustning och de hjälpmedel som är nödvändiga.

Den tekniska tjänsten ska dessutom visa den godkännandemyndighet som utnämner tjänsten att den uppfyller de krav som fastställs i de delegerade akter som antas enligt artikel 46 och som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka tjänsten utnämns.

7. De tekniska tjänsternas, deras högsta lednings och bedömningspersonalens opartiskhet ska säkerställas. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka

deras objektivitet och integritet i samband med de verksamhetskategorier som de har utnämnts att utföra.

8. Tekniska tjänster ska teckna ansvarsförsäkring för sina verksamheter, såvida inte medlemsstaten i enlighet med nationell rätt tar på sig ansvaret eller medlemsstaten själv är direkt ansvarig för bedömningen av överensstämmelse.
9. Personalen vid en teknisk tjänst ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning eller de nationella bestämmelser som genomför den, utom gentemot den godkännandemyndighet som utnämner tjänsten eller när det krävs enligt unionsrätten eller nationell rätt. Immaterialrätten ska vara skyddad.

Artikel 44

Dotterbolag och underentreprenörer till tekniska tjänster

1. De tekniska tjänsterna får lägga ut delar av den verksamhet för vilken de utnämnts i enlighet med artikel 45.1 på entreprenad eller låta verksamheten utföras av ett dotterbolag endast efter medgivande från den godkännandemyndighet som utnämnt tjänsten.
2. Om en teknisk tjänst lägger ut specifika uppgifter med anknytning till de verksamhetskategorier som den utnämnts att utföra på entreprenad eller om den anlitar ett dotterbolag, ska den se till att underentreprenören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artikel 43 och informera den godkännandemyndighet som utnämnt tjänsten om detta.
3. De tekniska tjänsterna ska ta det fulla ansvaret för alla uppgifter som utförs av dess underentreprenörer och dotterbolag, oavsett var de är etablerade.
4. De tekniska tjänsterna ska se till att den utnämmande godkännandemyndigheten har tillgång till de relevanta handlingarna rörande bedömningen av underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer samt de uppgifter som de har utfört.

Artikel 45

Utnämning av tekniska tjänster

1. Beroende på kompetensområde ska de tekniska tjänsterna utnämnas för en eller flera av följande verksamhetskategorier:
 - a) Kategori A: Tekniska tjänster som i sina egna anläggningar genomför de provningar som avses i denna förordning.
 - b) Kategori B: Tekniska tjänster som övervakar de provningar som avses i denna förordning som utförs i tillverkarens anläggningar eller i en tredje parts anläggningar.
 - c) Kategori C: Tekniska tjänster som regelbundet bedömer och övervakar tillverkarens rutiner för kontroll av produktionsöverensstämmelsen.
 - d) Kategori D: Tekniska tjänster som övervakar eller genomför provningar eller inspektioner för övervakningen av produktionsöverensstämmelse.
2. En godkännandemyndighet kan utnämnas till teknisk tjänst för en eller flera av de verksamheter som avses i punkt 1.

3. Andra tekniska tjänster än de som har utnämnts av ett tredjeland i enlighet med artikel 45 får anmälas som teknisk tjänst i den mening som avses i artikel 49, men endast om ett sådant godtagande av tekniska tjänster föreskrivs i ett bilateralt avtal mellan unionen och det berörda tredjelandet. Detta ska inte hindra en teknisk tjänst som är etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt i enlighet med artikel 43.2 från att etablera dotterbolag i tredjeländer, förutsatt att dotterbolagen står under den utnämnda tekniska tjänstens direkta ledning och kontroll.

Artikel 46

Tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänster

1. En tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänst får utnämnas endast för verksamhet i kategori A med avseende på tekniska krav för vilka självprovning är tillåten i enlighet med en delegerad akt som antagits enligt denna förordning. Den tekniska tjänsten ska utgöra en separat och urskiljbar del av företaget och får inte medverka i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de motorer som den ska bedöma.
2. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla följande krav:
 - a) Utöver att vara utnämnd av en medlemsstats godkännandemyndighet ska den vara ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2.11 i förordning (EG) nr 765/2008 och i enlighet med de krav och det förfarande som avses i artikel 47 i den här förordningen.
 - b) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från det företag som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska, och de ska styrka detta för det berörda nationella ackrediteringsorganet.
 - c) Varken den ackrediterade interna tekniska tjänsten eller dess personal får delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med de verksamhetskategorierna för vilka den utnämns.
 - d) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som den är en del av.
3. En ackrediterad intern teknisk tjänst behöver inte anmälas till kommissionen enligt artikel 49, men information om dess ackreditering ska lämnas av det företag som den är en del av, eller av det nationella ackrediteringsorganet, till den utnämmande godkännandemyndigheten på den myndighetens begäran.
4. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 om fastställande av de tekniska krav för vilka självprovning är tillåten i enlighet med punkt 1. De delegerade akterna ska antas senast den [31 december 2016].

Artikel 47

Förfaranden för fastställande av prestandakrav och bedömning av tekniska tjänster

För att se till att tekniska tjänster uppfyller samma högt ställda prestandakrav i alla medlemsstater ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 55 med avseende på de krav som de tekniska tjänsterna måste uppfylla och förfarandet för bedömning av dem i enlighet med artikel 48 och ackreditering av dem i enlighet med artikel 46.

Artikel 48

Bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Den utnämmande godkännandemyndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som vill bli utnämnd har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning. Den rapporten kan inbegripa ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan.
2. Bedömningen som den rapport som avses i punkt 1 bygger på ska utföras i enlighet med bestämmelserna i en delegerad akt som antas enligt artikel 55. Bedömningsrapporten ska ses över minst vart tredje år.
3. Bedömningsrapporten ska på begäran översändas till kommissionen. I detta fall, och om bedömningen inte bygger på ett intyg om ackreditering utfärdat av ett nationellt ackrediteringsorgan som intygar att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i denna förordning, ska den utnämmande godkännandemyndigheten förse kommissionen med dokumentation som styrker den tekniska tjänstens kompetens och de åtgärder som vidtagits för att se till att den tekniska tjänsten övervakas regelbundet av den utnämmande godkännandemyndigheten och uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
4. En godkännandemyndighet som avser att utnämnas till teknisk tjänst i enlighet med artikel 45.2 ska visa att den uppfyller tillämpliga krav genom dokumentation i form av en bedömning utförd av bedömare som är oberoende i förhållande till den verksamhet som bedöms. Sådana bedömare kan komma från samma organisation under förutsättning att de är oberoende i förhållande till den personal som utför den verksamhet som är föremål för bedömning.
5. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla de relevanta bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 49

Anmälningförfaranden

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn, adress, inbegripet elektronisk adress, ansvariga personer samt verksamhetskategori för varje teknisk tjänst som de har utnämnt, samt alla senare ändringar av dessa utnämnda tjänster.
2. En teknisk tjänst får utföra den verksamhet som avses i artikel 45.1 för den utnämmande godkännandemyndigheten som ansvarar för EU-typgodkännandet enbart om detta på förhand har anmälts till kommissionen i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.
3. Samma tekniska tjänst får utnämnas av flera utnämmande godkännandemyndigheter och anmälas av dessa godkännandemyndigheters medlemsstater oberoende av vilken kategori eller vilka kategorier av verksamheter som den kommer att bedriva i enlighet med artikel 45.1.
4. Kommissionen ska informeras om alla senare relevanta ändringar av den utnämnda tjänsten.
5. Om en viss organisation eller ett visst behörigt organ, vars verksamhet inte omfattas av artikel 45.1, behöver utnämnas för tillämpning av en delegerad akt, ska anmälan göras enligt den här artikeln.

6. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning och närmare uppgifter om de tekniska tjänster som anmälts i enlighet med denna artikel.

Artikel 50

Ändringar av utnämningar

1. Om en utnämmande godkännandemyndighet har konstaterat eller har informerats om att en teknisk tjänst som den utnämnt inte längre uppfyller de krav som anges i denna förordning eller att den underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten begränsa eller återkalla utnämningen tillfälligt eller slutgiltigt, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är. Den medlemsstat som har anmält denna tekniska tjänst ska omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska på motsvarande sätt ändra den offentliggjorda information som avses i artikel 49.6.
2. I händelse av begränsning eller tillfällig eller slutgiltig återkallelse av en utnämning, eller om den tekniska tjänsten har upphört med verksamheten, ska den utnämmande godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den tekniska tjänstens akter antingen behandlas av en annan teknisk tjänst eller hålls tillgängliga för den utnämmande godkännandemyndigheten eller för marknadstillsynsmyndigheterna på deras begäran.

Artikel 51

Ifrågasättande av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att en teknisk tjänst har erforderlig kompetens eller att en teknisk tjänst fortsatt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som den omfattas av, och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.
2. Den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för att utnämna eller bibehålla utnämningen av den berörda tjänsten.
3. Kommissionen ska se till att all känslig information som erhållits i samband med undersökningarna behandlas konfidentiellt.
4. Om kommissionen konstaterar att en teknisk tjänst inte uppfyller eller inte längre uppfyller utnämningskraven, ska den meddela detta till den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat, i syfte att, i samarbete med den medlemsstaten, fastställa vilka korrigerande åtgärder som krävs, och anmoda den medlemsstaten att vidta de korrigerande åtgärderna, inbegripet, vid behov, återkallande av utnämningen.

Artikel 52

Krav avseende de tekniska tjänsternas verksamhet

1. Tekniska tjänster ska utföra de verksamhetskategorier för vilka de utnämnts av den utnämmande godkännandemyndigheten och i enlighet med de bedömnings- och provningsförfaranden som fastställs i denna förordning och i dess delegerade akter.
Tekniska tjänster ska övervaka eller ska själva genomföra de provningar som krävs för typgodkännande eller inspektioner enligt denna förordning eller i någon av dess

delegerade akter, utom i de fall där alternativa förfaranden medges. De tekniska tjänsterna får inte genomföra provningar, bedömningar eller inspektioner för vilka de inte vederbörligen har utnämnts av sin godkännandemyndighet.

2. De tekniska tjänsterna ska alltid
 - a) låta sin utnämmande godkännandemyndighet, om det är lämpligt, närvara vid förfarandet för bedömning av överensstämmelse, och
 - b) utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 43.9 och 53, förse sin utnämmande godkännandemyndighet med sådan information som kan komma att begäras om de verksamhetskategorier som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
3. Om en teknisk tjänst konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten så att den utnämmande godkännandemyndigheten ålägger tillverkaren att vidta lämpliga korrigerande åtgärder, och följaktligen inte utfärdar ett EU-typgodkännandeintyg, om inte lämpliga korrigerande åtgärder vidtagits på ett sätt som godkännandemyndigheten godkänner.
4. Om en teknisk tjänst, som agerar för den utnämmande godkännandemyndighetens räkning, under sin övervakning av produktionsöverensstämmelsen efter det att ett EU-typgodkännandeintyg utfärdats konstaterar att en motor inte längre överensstämmer med denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten. Godkännandemyndigheten ska vidta de lämpliga åtgärder som föreskrivs i artikel 25.

Artikel 53

Informationskrav för de tekniska tjänsterna

1. De tekniska tjänsterna ska underrätta sin utnämmande godkännandemyndighet om följande:
 - a) Varje upptäckt bristande överensstämmelse som kan föranleda att ett intyg om EU-typgodkännande måste avslås, begränsas eller återkallas tillfälligt eller slutgiltigt.
 - b) Alla omständigheter som inverkar på utnämningens räckvidd eller villkor.
 - c) Varje begäran från marknadstillsynsmyndigheterna om information om deras verksamheter.
2. På sin utnämmande godkännandemyndighets begäran ska en teknisk tjänst tillhandahålla information om verksamheterna inom ramen för utnämningen, och om all annan verksamhet som den utför, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

KAPITEL XIII

GENOMFÖRANDEAKTER OCH DELEGERADE AKTER

Artikel 54

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för motorfordon, som inrättats i enlighet med artikel 40.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 55

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3, 17.5, 18.2, 23.11, 24.4, 25.6, 31.5, 32.5, 40.4, 41.5, 46.4 och 47 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den [infoga datum: ikraftträdande].
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 3, 17.5, 18.2, 23.11, 24.4, 25.6, 31.5, 32.5, 40.4, 41.5, 46.4 och 47 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart som kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 3, 17.5, 18.2, 23.11, 24.4, 25.6, 31.5, 32.5, 40.4, 41.5, 46.4 och 47 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

KAPITEL XIV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 56

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer och utrustningstillverkare vid överträdelser av denna förordning. De ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast [infoga datum: två år efter ikraftträdandet] och utan dröjsmål underrätta kommissionen om eventuella senare ändringar av dem.
2. Bland annat följande överträdelser ska medföra sanktioner:
 - a) Lämnande av falsk uppgift under typgodkännandeförfaranden, förfaranden som leder till återkallande eller förfaranden i samband med undantag.
 - b) Förfalskning av provningsresultat för EU-typgodkännande eller för överensstämmelse för fordon i drift.
 - c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till att EU-typgodkännandet återkallas, avslås eller dras in.
 - d) Användning av manipulationsstrategier.
 - e) Vägran att lämna ut uppgifter.
 - f) Utsläppande på marknaden av motorer som omfattas av kraven på typgodkännande, utan att ett sådant typgodkännande beviljats, eller som med denna avsikt förfalskar handlingar eller märkningar.
 - g) Utsläppande på marknaden av övergångsmotorer och maskiner i vilka sådana motorer är installerade i strid med bestämmelserna om undantag.
 - h) Åsidosättande av de begränsningar för användning som anges i artikel 4.
 - i) Ändring av en motor så att den inte längre överensstämmer med specifikationerna i typgodkännandet för den.
 - j) Installation av en motor i en maskin för annan användning än den exklusiva användning som anges i artikel 4.
 - k) Utsläppande av en maskin på marknaden enligt artikel 32.4 för användning i en annan tillämpning än den som föreskrivs i den artikeln.

Övergångsbestämmelser

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i kapitlen II och III ska denna förordning inte innebära att EU-typgodkännanden som beviljats före de datum för utsläppande på marknaden av motorer som avses i bilaga III blir ogiltiga.
2. Godkännandemyndigheterna får fortsätta att bevilja typgodkännanden enligt den berörda lagstiftning som är tillämplig på dagen för ikraftträdandet av denna förordning fram till de obligatoriska datumen för de EU-typgodkännande av motorer som avses i bilaga III.
3. Genom undantag från denna förordning får motorer som redan har beviljats EU-typgodkännande enligt den berörda lagstiftning som var tillämplig på dagen för ikraftträdandet av denna förordning, eller som uppfyller de krav som fastställts av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och antagits som CCNR steg II inom ramen för Mannheimkonventionen om sjöfarten på Rhen, fortsätta att släppas ut på marknaden fram till de datum för utsläppande på marknaden av motorer som avses i bilaga III.

I sådana fall får de nationella myndigheterna inte förbjuda, begränsa eller hindra utsläppandet på marknaden av motorer som överensstämmer med den godkända typen.

4. Motorer som inte omfattades av typgodkännande på unionsnivå på dagen för ikraftträdandet av denna förordning får fortsätta att släppas ut på marknaden på grundval av de eventuella gällande nationella bestämmelserna fram till de datum för utsläppande på marknaden av motorer som avses i bilaga III.
5. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 5.3 och 17.2 får övergångsmotorer, och i förekommande fall de maskiner som sådana övergångsmotorer är installerade i, fortsätta att släppas ut på marknaden under övergångsperioden förutsatt att den maskin som övergångsmotorn är installerad i har ett tillverkningsdatum som är ett år äldre än datumet för övergångsperiodens start.

För motorer i kategori NRE ska medlemsstaterna tillåta en förlängning av övergångsperioden och den tolv månadersperiod som avses i första stycket med ytterligare tolv månader för utrustningstillverkare med en sammanlagd årlig tillverkning på mindre än 50 enheter mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och som är utrustade med förbränningsmotorer. Vid beräkningen av den sammanlagda årliga tillverkningen som avses i detta stycke ska alla utrustningstillverkare som står under samma fysiska eller juridiska persons kontroll betraktas som en enda utrustningstillverkare.

6. Om inte annat följer av punkt 5 får övergångsmotorer som överensstämmer med motortyper eller motorfamiljer vars EU-typgodkännande inte längre är giltigt enligt artikel 29.2 a släppas ut på marknaden, förutsatt att dessa övergångsmotorer
 - a) omfattades av ett giltigt EU-typgodkännande vid tillverkningen och inte hade släppts ut på marknaden innan det EU-typgodkännandet löpte ut, eller
 - b) inte omfattades av reglering på unionsnivå på dagen för ikraftträdandet av den här förordningen.
7. Punkt 6 ska endast tillämpas under en period på

- a) 18 månader från och med dagen för utsläppande på marknaden av de motorer som anges i bilaga III, i det fall som beskrivs i punkt 5 första stycket,
 - b) 30 månader från och med dagen för utsläppande på marknaden av de motorer som anges i bilaga III, i det fall som beskrivs i punkt 5 andra stycket.
8. Tillverkarna ska se till att övergångsmotorer är märkta med tillverkningsdatum för motorn. Denna information får anbringas eller anges på motorns obligatoriska skylt.

Artikel 58

Rapport

1. Senast den 31 december 2021 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om tillämpningen av de EU-typgodkännandeförfaranden som föreskrivs i denna förordning.
2. På grundval av den information som lämnas i enlighet med punkt 1 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning senast den 31 december 2022.

Artikel 59

Översyn

1. Senast den 31 december 2020 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om
 - a) bedömning av potentialen för ytterligare minskning av utsläppen av föroreningar på grundval av tillgänglig teknik och kostnads-nyttoanalyser,
 - b) kartläggning av potentiellt relevanta föroreningstyper som inte i dag omfattas av räckvidden för denna förordning.
2. Senast den 31 december 2025 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om
 - a) användningen av de undantagsklausuler som föreskrivs i artikel 32.3 och 32.4,
 - b) övervakningen av resultatet av de utsläppsprovningar som anges i artikel 18 och slutsatserna därav.
3. De rapporter som avses i punkterna 1 och 2 ska grundas på samråd med de berörda parterna och ska beakta befintliga närbesläktade europeiska och internationella standarder. De ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag.

Artikel 60

Upphävande

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 57.1–57.4 ska direktiv 97/68/EG upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2017.

Artikel 61

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2017.

Från och med den dag som avses i punkt 1 får nationella myndigheter, efter en begäran från en tillverkare, inte vägra att bevilja ett EU-typgodkännande för en ny motortyp eller motorfamilj, eller förbjuda utsläppande på marknaden av dem, om motorn eller motorfamiljen uppfyller kraven i kapitlen II, III, IV och VIII.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande