

ENMIENDAS 001-079

presentadas por la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Informe**Elisabetta Gardini****A8-0276/2015**

Límites de emisiones para máquinas móviles no de carretera

Propuesta de Resolución (COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

Enmienda 1**Propuesta de Reglamento
Considerando 5***Texto de la Comisión*

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

Enmienda

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

base del presente Reglamento.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) Además de ampliar el ámbito de aplicación de la legislación de la Unión en relación con la armonización del mercado, al mismo tiempo que se minimizan las distorsiones en el mismo, el presente Reglamento tiene como objetivo simplificar el actual marco jurídico mediante medidas de simplificación de los procedimientos administrativos y mejorar las condiciones generales de aplicación, en particular reforzando las normas sobre vigilancia del mercado.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 ter) El Libro Blanco de la Comisión Europea titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»^{1 bis} subraya la especial importancia del ferrocarril y de la navegación interior para alcanzar los objetivos de la política climática. En vista de las limitaciones que presentan dichos medios de transporte en cuanto a contaminación del aire, la Comisión Europea y los Estados miembros deben disponer, en sus respectivos ámbitos de competencia, de distintas formas de apoyo de la innovación en materia de tecnología de emisiones, para que el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril y por navegación interior vaya acompañada de una mejora en la calidad del aire en Europa.

^{1 bis} Libro Blanco de la Comisión Europea «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», de 28 de marzo de 2011, COM(2011) 144 final.

Justificación

Das jährliche Berichtssystem der Europäischen Umweltagentur zu Umweltauswirkungen im Verkehr (TERM) weist auf Defizite bei der Luftreinhaltung (Feinstaub, Stickoxide, Schwefel) bei Eisenbahn und vor allem der Binnenschifffahrt hin. Beide Verkehrsträger werden aber klimapolitisch benötigt. Da mit vorliegendem NRMM-Vorschlag eine Weichenstellung für die Auswirkung von Eisenbahn und Binnenschifffahrt auf die Luftreinhaltung bis 2040 in der EU vorgenommen wird, müssen abgastechnische Innovationen durch Fördermöglichkeiten auf Ebene der EU und in den Mitgliedsstaaten einhergehen.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(10) **El logro sostenible de** los objetivos de calidad del aire y de **protección del aire de** la Unión **hasta 2020 y con posterioridad a dicha fecha** exige un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los **distintos tipos de** motores. Por esta razón, debe proporcionarse a los fabricantes una información clara y **exhaustiva con antelación** sobre futuros valores límite para las emisiones y un plazo adecuado para cumplir con los mismos y desarrollar las innovaciones técnicas necesarias.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) La reducción sostenible de las emisiones de los motores requiere la intensificación constante de la cooperación directa entre los fabricantes y

otras empresas relacionadas, por una parte, y los organismos de investigación científica bien arraigados, por otra. Esta cooperación desempeña un importante papel en el desarrollo de nuevos productos y tecnologías que tienen un impacto positivo en la mejora de la calidad del aire.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) Para garantizar un nivel de protección óptimo a las personas que trabajan en las proximidades de las máquinas y mantener lo más baja posible la exposición acumulada que pesa sobre las personas que trabajan en las proximidades de varias máquinas móviles y equipos diferentes deben utilizarse tecnologías de vanguardia a fin de reducir al mínimo las emisiones.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 14

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Considerando 14 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 ter) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de las medidas a escala nacional o de la Unión relativas al uso de motores o máquinas móviles no de carretera que sea conformes con el presente Reglamento, en caso de que estas medidas sean necesarias y proporcionadas para la salud y la seguridad en el trabajo y para evitar riesgos en relación con la salud de los trabajadores afectados por las emisiones producidas por dichos motores en determinadas aplicaciones.

Justificación

Se debe permitir que los Estados miembros prohíban el uso de motores de combustión por motivos de salud y seguridad en el trabajo, en particular en lugares con calidad deficiente del aire.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

legislación vigente de la Unión sobre vehículos de carretera. Además, debe respaldar el objetivo de reducción de las sustancias cancerígenas en el puesto de trabajo, protegiendo así a los trabajadores, y ser coherente con los objetivos ambiciosos existentes para el medio ambiente.

Justificación

Der Stand der Technik beim Partikelzahlansatz (PN) wird im NRMM-Vorschlag der Kommission (PN = 1×10^{12}) nicht erreicht, obwohl dies bei den Emissionsgrenzwerten (PN = 6.0×10^{11}) für die Typisierung von Motoren bei leichten Kraftfahrzeugen (VO 715/2007) und schweren Nutzfahrzeugen (VO 595/2009) seit Jahren der Fall ist und erwiesenermaßen sich auch schon technisch einwandfrei bei NRMM-Motoren (z.B. Schweiz) bewährt hat. Sollte der Kommissionsvorschlag hier nicht abgeändert werden, würde eine bereits veraltete Technik ab den 2020-er Jahren vorgeschrieben werden! Damit wird wider besseres Wissens die Gesundheit und der Schutz vor allem bei betroffenen ArbeitnehmerInnen vor der gefährlichsten Feinstaubfraktion beeinträchtigt, obwohl Hersteller heute schon sowohl Motoren für leichte Kfz, Lkw und Industriemotoren für NRMM-Maschinen gleichermaßen produzieren. Der EU-Gesetzgeber muss daher für On-road und Off-road den gleichen Standard vorschreiben und in den NRMM-Anhängen den PN nach Stand der Technik einfügen!

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) Habida cuenta del prolongado ciclo de vida de las máquinas móviles no de carretera, resulta adecuado readaptar los motores que ya están en servicio. Dicha readaptación deberá, en particular, orientarse a las zonas urbanas densamente pobladas y a aquellas que incumplen la legislación de la Unión en materia de calidad del aire. A fin de garantizar un nivel comparable y ambicioso de readaptación, los Estados miembros deben tener en cuenta los principios del Reglamento n° 132 de la CEPE sobre control de emisiones de readaptación.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 16 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 ter) En su caso, se deberá intentar lograr sinergias entre la reducción de las emisiones de gases y de partículas en los motores instalados en máquinas móviles no de carretera y las normas en materia de emisiones contempladas para los vehículos utilitarios pesados, dado que las tecnologías correspondientes están interconectadas. Dicha armonización futura podría contribuir a mejorar las economías de escala y la calidad del aire. En aquellos casos en que estas normas en relación con los MMNC no puedan alcanzarse inmediatamente, la Comisión deberá plantearse otras medidas.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

Enmienda

(18) Con objeto de controlar mejor las emisiones reales y de facilitar el proceso de conformidad en servicio, debe adoptarse una metodología de ensayo para vigilar los requisitos de rendimiento en materia de emisiones basados en el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones ***dentro de un marco temporal apropiado.***

(18) Con objeto de controlar mejor las emisiones reales y de facilitar el proceso de conformidad en servicio, debe adoptarse una metodología de ensayo para vigilar los requisitos de rendimiento en materia de emisiones basados en el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones ***para finales de 2017.***

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Texto de la Comisión

Enmienda

(20) En los Estados miembros debe permitirse la introducción en el mercado de

(20) En los Estados miembros debe permitirse la introducción en el mercado de

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

los motores que cumplan la legislación y estén dentro del ámbito de aplicación de las nuevas reglas sobre límites de emisiones y los procedimientos de homologación de tipo UE; estos motores no deben estar sometidos *para su introducción en el mercado* a ningún otro requisito nacional en materia de emisiones. El Estado miembro que conceda las homologaciones debe adoptar, *cuando así lo requieran las circunstancias*, medidas de verificación y *control para la importación y el suministro en el mercado de la Unión de motores, con objeto de asegurarse de que son conformes a los respectivos requisitos* de homologación de tipo UE. *Esto debe entenderse sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a fomentar o restringir el uso de motores introducidos en el mercado, siempre que ello se haga de manera no discriminatoria y justificada objetivamente.*

Justificación

La identificación de los tipos de motores que se comercialicen en el mercado de la UE debe llevarse a cabo en el momento de la importación. Esta es la forma más segura, eficaz y económica de identificar y controlar todos los tipos de motores. El cumplimiento de las normas de la UE se puede comprobar con la ayuda de los documentos justificativos de la importación que se adjunten.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

(Véanse las enmiendas al artículo 32, apartados 4 bis (nuevo) y 4 ter (nuevo).)

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 25

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) Para complementar el presente Reglamento con nuevos detalles técnicos, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo relativo a familias de motores, manipulación, vigilancia de las emisiones durante el servicio, procedimientos técnicos de ensayo y medición, conformidad de la producción, entrega por separado del sistema de postratamiento de las emisiones de escape de un motor, motores para ensayos de campo, motores para usar en atmósferas peligrosas, equivalencia de las homologaciones de tipo

Enmienda

(27) Para complementar el presente Reglamento con nuevos detalles técnicos, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo relativo a familias de motores, manipulación, vigilancia de las emisiones durante el servicio, procedimientos técnicos de ensayo y medición, conformidad de la producción, entrega por separado del sistema de postratamiento de las emisiones de escape de un motor, motores para ensayos de campo, motores para usar en atmósferas peligrosas, equivalencia de las homologaciones de tipo

de motores, información para OEM y usuarios finales, *autoensayo*, normas y evaluación de servicios técnicos, motores alimentados total o parcialmente por gases, medición del número de partículas y ciclos de ensayo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

de motores, información para *fabricantes de equipo original* (OEM) y usuarios finales, normas y evaluación de servicios técnicos, motores alimentados total o parcialmente por gases, medición del número de partículas y ciclos de ensayo y *la evaluación de la producción anual de los OEM*. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 29 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(29 bis) El presente Reglamento se aplicará, asimismo, a los vehículos agrícolas contemplados en las disposiciones del Reglamento (UE) n° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ^{1bis}, que sustituyan a las de la Directiva 97/68/CE derogada. Teniendo en cuenta el efecto combinado del retraso de la fase IV en el caso de los tractores agrícolas de las categorías T2, T4.1 y C2 y las fechas de aplicación de la fase V, la fase IV tendría una duración de solamente dos años y tres meses. Para evitar cargas administrativas innecesarias, los motores de la fase IIIB podrán beneficiarse de las cláusulas de transición definidas en el presente Reglamento en lo que se refiere a los requisitos de aplicación de la fase V.

^{1 bis} DO L 60 de 2.3.2013, pp. 1–51.

Justificación

La Directiva 2011/87/UE autorizó una extensión de las fechas obligatorias de las fases IIIB y IV para los tractores agrícolas y forestales de las categorías T2, T4.1 y C2. Las fechas obligatorias de la fase V definidas en el presente Reglamento hacen que la fase IV no sea sostenible económicamente para los fabricantes, ya que dos rediseños de los tractores en aproximadamente dos años representan una carga económica carente de beneficio medioambiental alguno. Los tractores de las categorías que cumplan los requisitos de la fase IIIB podrán beneficiarse, por consiguiente, del período de transición de la fase V.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

6) «motor»: dispositivo de transformación de la energía distinto de una turbina de gas ***diseñado para transformar energía química (entrada) en energía mecánica (salida) con un proceso de combustión interna, incluyendo, allí donde estén instalados,*** el sistema de control de emisiones y la interfaz de comunicación (hardware y mensajes) entre la unidad o las unidades de control electrónico del sistema de motor y cualquier otra unidad de control del grupo motopropulsor o del vehículo necesaria para cumplir lo dispuesto en los capítulos II y III;

Justificación

Es necesario aclarar la definición para englobar todas las tecnologías en los motores, especialmente con vistas a determinar si utilizan o no unidades de control electrónico del sistema de motor o sistemas de postratamiento.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

9 bis) «motor de sustitución»: motor que:

a) se introduce en el mercado exclusivamente para sustituir a un motor ya introducido en el mercado e instalado en una máquina móvil no de carretera; y

b) se ajusta a una fase de emisiones inferior a la aplicable en la fecha en que se sustituye el motor;

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 29

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Justificación

Las máquinas móviles no de carretera han de rediseñarse para que puedan montarse los motores de la fase V, más grandes. Por lo tanto, es necesario ampliar el período de transición.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 43 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

43 bis) «tecnología avanzada de emisiones» y «motor instalado en máquinas móviles no de carretera»: motor instalado en máquinas móviles no de carretera, tal y como se define en el punto 1 del presente artículo, y que cumple los valores límite de emisiones fijados en el anexo II ter;

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 43 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

43 ter) «grúa móvil»: grúa automotriz que puede desplazarse, con o sin carga, sin necesidad de vías de rodadura y cuya estabilidad depende de la gravedad, salvo que quede excluida del ámbito del presente Reglamento en virtud de la letra a) del apartado 2 del artículo 2; funciona sobre neumáticos, orugas o con otros dispositivos móviles; en posición fija puede apoyarse en puntales u otros accesorios que aumenten su estabilidad; la superestructura de una grúa móvil puede ser del tipo rotación completa, rotación limitada o rotación nula; suele llevar uno o varios tornos o cilindros hidráulicos que hacen subir o bajar el brazo y la carga; las grúas móviles pueden tener brazos telescópicos, articulados o de celosía, o una combinación de los tres, diseñados de manera que puedan hacerse bajar fácilmente; las cargas suspendidas del brazo pueden manejarse mediante poleas de gancho u otros mecanismos de elevación de cargas para servicios especiales;

Justificación

Ajuste técnico. Esta definición de «grúa móvil» está tomada del punto 38 del anexo I de la Directiva 2000/14/CE (Directiva sobre el ruido).

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 72

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Justificación

El autoensayo no es posible en lo que se refiere a las pruebas de motores. Solo es posible en las pruebas de máquinas o vehículos.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – punto 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Justificación

La enmienda presentada al cuadro I-6 del anexo II aplica los mismos valores límite de emisión de los motores de propulsión utilizados en vías navegables interiores a los motores auxiliares de todas las potencias utilizados en estas mismas vías. La presente enmienda permitirá que las unidades basadas en tierra con una potencia inferior a 560 kW puedan utilizarse donde puedan emplearse. Estas unidades basadas en tierra tienen unos valores límite de emisión inferiores a los propuestos en la enmienda presentada al cuadro I-6 del anexo II.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Texto de la Comisión

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

Enmienda

a) motores destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior para su propulsión o destinados a esta,

Justificación

En el Reglamento 40CFR1042 de los EE.UU. no existe el mínimo de 37 kW. Eliminar esta exclusión permitirá el alineamiento completo con este Reglamento de los EE.UU. Esta enmienda alinea la potencia de referencia de los motores de propulsión utilizados en vías navegables interiores con el Reglamento de los EE.UU. 1042 aplicable a los límites de emisión marítimos, que permite el suministro de los motores desarrollados para el mercado de los EE.UU., pero establece una reducción del 80 % de las emisiones con respecto a los límites actuales de emisión de los motores de propulsión utilizados en vías navegables interiores.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Texto de la Comisión

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

Enmienda

b) motores utilizados en lugar de los motores de la categoría IWA sujetos al cumplimiento de los requisitos del artículo 23, apartado 8;

Justificación

La enmienda presentada al cuadro I-6 del anexo II extiende la aplicación de los valores límite de emisión de los motores de propulsión utilizados en vías navegables interiores a los motores auxiliares de una potencia superior a 560 kW utilizados en estas mismas vías. La presente enmienda ajusta el texto para permitir que los motores de propulsión utilizados en las vías navegables interiores certificados con respecto al ciclo correcto se utilicen como motores auxiliares de acuerdo con este principio.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – punto 6 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

Nuestra enmienda presentada al cuadro I-6 del anexo II extiende la aplicación de los valores límite de emisión de los motores de propulsión utilizados en vías navegables interiores a los motores auxiliares de una potencia superior a 560 kW utilizados en estas mismas vías. La presente enmienda ajusta el texto de acuerdo con este principio.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – punto 8

Texto de la Comisión

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

Enmienda

8) «Categoría RLL», formada por:

a) motores destinados al uso en coches ferroviarios para su propulsión o destinados a esta;

b) motores utilizados en lugar de motores de categoría RLL;

Justificación

El tipo de motores utilizado en los coches ferroviarios puede utilizarse también en las locomotoras y no debería precisar una innecesaria doble aprobación.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

1. Los Estados miembros crearán o designarán a las autoridades de homologación competentes en cuestiones relativas a la homologación, y a las autoridades de vigilancia del mercado competentes en materia de vigilancia del mercado, ***incluidos los ensayos en servicio mencionados en el artículo 18***, con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la creación y designación de dichas autoridades.

Enmienda 32

**Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. En las zonas urbanas que no cumplan los valores límite fijados en la Directiva 2008/50/CE, los Estados miembros deberán evaluar, en el marco de la elaboración de los planes de calidad del aire de conformidad a los que se hace referencia en el artículo 23 de dicha directiva, la necesidad de adoptar medidas, que no impliquen costes desproporcionados, para garantizar la adaptación a la tecnología de reducción de emisiones más reciente por parte de los motores existentes instalados en las máquinas móviles no de carretera. Esta adaptación se llevará a cabo con vistas al cumplimiento de los requisitos de la fase V.

Enmienda 33

**Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 4 bis (nuevo)**

4 bis. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer, con pleno respeto del Tratado, aquellos requisitos que juzguen necesarios para que los trabajadores que utilicen la maquinaria a que se refiere el presente Reglamento cuenten con la protección necesaria, siempre que estos requisitos no afecten a la comercialización de los motores en cuestión.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Para los motores con homologación de tipo UE, las autoridades responsables de la vigilancia del mercado llevarán a cabo, a una escala adecuada y basándose en

Enmienda

Para los motores con homologación de tipo UE, las autoridades responsables de la vigilancia del mercado llevarán a cabo, a una escala adecuada y basándose en **un**

muestras *adecuadas*, verificaciones documentales y, cuando sea apropiado, verificaciones físicas y de laboratorio de los motores. Para ello tendrán en cuenta los principios establecidos de evaluación de riesgos, las posibles reclamaciones y otras informaciones pertinentes.

porcentaje significativo de muestras, verificaciones documentales y, cuando sea apropiado, verificaciones físicas y de laboratorio de los motores. Para ello tendrán en cuenta los principios establecidos de evaluación de riesgos, las posibles reclamaciones y otras informaciones pertinentes.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 5

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. La emisiones de contaminantes gaseosos

Enmienda

1. *Para los tipos o las familias de motores*

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

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

homologados en virtud del presente Reglamento, las emisiones de contaminantes gaseosos y partículas de *esos* tipos o familias de motores en servicio serán vigilados probando *durante el servicio* los motores instalados en máquinas móviles no de carretera en el curso de su ciclo operativo de servicio normal. Estas pruebas se harán, *bajo la responsabilidad del fabricante o de la entidad encargada del mantenimiento, y bajo la supervisión de la autoridad nacional de homologación de tipo*, en motores correctamente mantenidos y deberán cumplir las disposiciones sobre selección de motores, procedimientos de ensayo y notificación de resultados para las diferentes categorías de motores.

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

La Comisión llevará a cabo programas de vigilancia para determinar en qué medida las emisiones medidas a partir del ciclo de ensayo, y en las que se basa la homologación, se corresponden con las emisiones medidas en el funcionamiento real. Dichos programas de vigilancia y sus resultados serán objeto de una presentación anual a los Estados miembros y de una comunicación anual al público posterior.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

2. El contenido del expediente del fabricante incluirá lo siguiente:

Justificación

El contenido del expediente del fabricante está ya definido directamente en el artículo 20, apartado 2, y el artículo 20, apartado 4, contempla actos de ejecución para establecer los modelos de dicho expediente. Por lo tanto, no hay ninguna necesidad de actos de ejecución adicionales que definan el contenido del expediente del fabricante.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) el plan inicial de los ensayos en servicio de conformidad con el artículo 18, apartado 1;

Justificación

Las disposiciones del Reglamento Euro VI obligan al fabricante a presentar a la autoridad de homologación un plan para los ensayos en servicio. Se propone una disposición similar para el Reglamento MMNC. Según esta propuesta, los planes se validarán ya en el momento de la homologación.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 23 – apartado 8

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Justificación

Nuestra enmienda 9 al cuadro I-6 del anexo II extiende la aplicación de los mismos valores límite de emisión de los motores de propulsión utilizados en vías navegables interiores a los motores auxiliares de una potencia superior a 560 kW utilizados en estas mismas vías. La presente enmienda ajusta el texto de acuerdo con este principio.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 24 – apartado 4 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

4. El 31 de diciembre de 2017, a más tardar, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 del presente Reglamento para definir:

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 30 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis. En lugar de emitir un certificado de conformidad, el fabricante podrá solicitar una marca de conformidad para el motor. Esta marca de conformidad incluirá un código electrónico legible mediante las herramientas informáticas más extendidas y permitirá la recuperación de la información sobre el motor desde el sitio web del fabricante. La información recuperada equivaldrá a la recogida en un certificado de conformidad.

Justificación

The requirement to hold a certificate of conformity in paper form for each engine represents an unnecessary administrative burden and seems outdated in today's digital world. The possibility to replace the certificate of conformity with a conformity marking giving access to electronically stored information alleviates this burden, while equally allowing for the reliable tracking of engines.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento Artículo 30 – apartado 7

Texto de la Comisión

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

Enmienda

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución **relativos al** modelo del certificado de conformidad, incluidas las características técnicas pensadas para evitar la falsificación y los diversos dispositivos de seguridad en la impresión que protegerán el papel utilizado en el certificado, **y un modelo de la marca de conformidad y la información recuperada, incluidos los tipos aceptables de códigos electrónicos utilizados para acceder a la información sobre el motor a que se refiere el apartado 6 bis del presente artículo.** Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

Justificación

La Comisión debería estar facultada para adoptar un modelo de la marca de conformidad y la información recuperada y para establecer los tipos aceptables de códigos electrónicos utilizados para acceder a la información sobre el motor.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 31 – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

2. Los motores **fabricados tanto dentro como fuera de la Unión** deberán ir provistos de todas las marcas exigidas por el presente Reglamento antes de abandonar la cadena de producción. **Este requisito no afectará de ningún modo a otras marcas exigidas por la legislación de los Estados miembros o de la Unión.**

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 31 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Donde proceda, el marcado obligatorio incluirá, en el caso de los motores introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 32, apartado 4, la siguiente frase: «Para su uso exclusivo en vehículos lanzadores de botes salvavidas».

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Artículo 31 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

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

4. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución el modelo de marca mencionado en el apartado 1, incluida la información esencial obligatoria ***y, donde proceda, la información adicional a que se refiere el apartado 3 bis del presente artículo.*** Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartados 2 y 3, y en el artículo 17, apartado 2, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores destinados a su instalación en máquinas utilizadas

exclusivamente para el lanzamiento y recuperación de botes salvavidas operados por un servicio nacional de salvamento («vehículo lanzador de bote salvavidas»).

Justificación

The technical requirements for Lifeboat Launch Vehicles (LLVs) are very challenging and it is therefore not possible to install engines which meet the emission limits proposed in this regulation. The space around the engine has to be kept to a minimum to avoid buoyancy effects which cannot simply be overcome by adding weight. As a consequence of these challenges it is not possible to fit the exhaust after-treatment or emission control systems to meet any of the emission limits proposed in the regulation. Thus the derogation from the emissions requirements for LLVs, which they receive in the current Directive, needs to be continued.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 ter. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 17, apartado 2, y por un periodo no superior a quince años a partir de las fechas aplicables para la introducción en el mercado de los motores de fase V recogidos en el anexo III, los Estados miembros permitirán la introducción en el mercado de motores de sustitución, siempre que estos cumplan los siguientes requisitos:

a) pertenencia a una categoría equivalente a NRE o NRS, cuya potencia de referencia no supere los 560 kW y se ajuste a una fase de emisiones que no hubiera expirado más de 20 años antes de la introducción en el mercado de esos motores y que prevea, como mínimo, unos límites de emisiones tan estrictos como los que debían cumplir los motores en el momento de su introducción inicial en el mercado de la Unión;

b) pertenezcan a una categoría equivalente a NRE o NRS, donde el motor de sustitución y el motor original

*pertenezcan a una categoría de motores y a un intervalo de potencias que no hayan sido objeto de una homologación de tipo a escala de la Unión el ...**

c) pertenezcan a las categorías RLL o RLR y cumplan con los límites de emisiones que los motores debían cumplir en el momento de su introducción inicial en el mercado, o pertenezcan a las categorías NRE o NRG y su potencia de referencia supere los 560 kW.

** Fecha de derogación de la Directiva 97/68/CE.*

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 32 – apartado 5 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) para la introducción en el mercado de motores destinados a su instalación en vehículos lanzadores de botes salvavidas, tal y como se contempla en el apartado 4 bis;

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 32 – apartado 5 – párrafo 1 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) para la introducción en el mercado de motores destinados a su instalación en vehículos lanzadores de botes salvavidas, tal y como se contempla en el apartado 4 ter;

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 32 – apartado 5 – párrafo 1 – letra c quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c quater) para la introducción en el mercado de motores de sustitución, tal y como se contempla en el apartado 4 bis.

Justificación

Debe facultarse a la Comisión a adoptar actos delegados en lo que se refiere a las especificaciones y condiciones técnicas de la introducción en el mercado de motores de sustitución.

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 ter. Sin perjuicio de los requisitos establecidos en el artículo 32, apartado 4 ter, en relación con los motores de las categorías RLL y RLR, los Estados miembros podrán autorizar, previa solicitud por parte de los OEM, la introducción en el mercado de motores pertenecientes a estas categorías que el ... formen parte de un proyecto en una fase avanzada de desarrollo en el sentido de la letra t) del artículo 2 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis} y que respeten los requisitos de cualquier fase de emisiones de la UE anterior a la que está en vigor, si el uso de motores de sustitución conformes con la nueva fase genera costes desproporcionados. Cada Estado miembro comunicará a la Comisión la lista de proyectos en fase avanzada de desarrollo antes del ...**.*

^{1 bis} Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p.

1).

** DO: se ruega la inserción de La fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*** DO: se ruega la inserción de un año después de la fecha de publicación de presente reglamento.*

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Artículo 36 – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

4. Si, previa solicitud de la autoridad de homologación, el fabricante no está en condiciones de verificar los requisitos de marcado del motor indicados en el artículo 31, la homologación concedida al tipo o familia de motores en virtud del presente Reglamento podrá ser retirada. Se llevará a cabo el procedimiento de información según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 37.

Justificación

Esta enmienda simplemente corrige un error de edición de la propuesta de la Comisión. Se seguirá el procedimiento de información dispuesto en el apartado 4 del artículo 37.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento Artículo 38 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

la protección del medio ambiente, el fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE al motor.

la protección del medio ambiente **y de la salud pública**, el fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE al motor.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de los requisitos contenidos en el apartado 3, los fabricantes pondrán a disposición **de los OEM** el valor de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) determinado durante el proceso de homologación de tipo UE e indicarán a los OEM que comuniquen esta información a los usuarios finales de las máquinas en las que vaya a instalarse el motor.

Enmienda

4. Sin perjuicio de los requisitos contenidos en el apartado 3, los fabricantes pondrán a disposición **del público** el valor de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) determinado durante el proceso de homologación de tipo UE e indicarán a los OEM que comuniquen esta información a los usuarios finales de las máquinas en las que vaya a instalarse el motor.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 42 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Justificación

La utilización del ya asentado Sistema de Información del Mercado Interior ahorrará costes y un esfuerzo administrativo innecesario en comparación con la creación de una nueva plataforma digital.

Enmienda 59

**Propuesta de Reglamento
Artículo 42 – apartado 1**

Texto de la Comisión

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

Enmienda

1. El intercambio de datos e información entre las autoridades de homologación o entre las autoridades de homologación y la Comisión en el marco del presente Reglamento *tendrá lugar a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido en virtud del Reglamento (UE) n° 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo*^{1 bis}.

^{1 bis} **Reglamento (UE) n° 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI»)** (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; su adopción impone el cambio de toda referencia hecha a la «plataforma administrativa central de la Unión» o «plataforma» por la de «Sistema de Información del Mercado Interior» o «IMI» en todo el texto.)

Justificación

La utilización del ya asentado Sistema de Información del Mercado Interior ahorrará costes y un esfuerzo administrativo innecesario en comparación con la creación de una nueva plataforma digital.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento Artículo 42 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La plataforma administrativa central de la Unión también incluirá una base de datos en la que se recogerá de forma centralizada y accesible a las autoridades de homologación y a la Comisión toda la información de importancia sobre las homologaciones de tipo UE otorgadas de conformidad con el presente Reglamento. **La base de datos conectará** las bases de datos nacionales **con la base de datos central de la Unión** cuando así se acuerde con los Estados miembros de que se trate.

Enmienda

2. Toda la información de importancia sobre las homologaciones de tipo UE otorgadas de conformidad con el presente Reglamento **se recogerá de forma centralizada y accesible a las autoridades de homologación y a la Comisión a través del IMI**. Las bases de datos nacionales **estarán conectadas al IMI**, cuando así se acuerde con los Estados miembros de que se trate.

Justificación

La utilización del ya asentado Sistema de Información del Mercado Interior ahorrará costes y un esfuerzo administrativo innecesario en comparación con la creación de una nueva plataforma digital.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Artículo 42 – apartado 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3. La Comisión **garantizará que el IMI permita:**

Justificación

La utilización del ya asentado Sistema de Información del Mercado Interior ahorrará costes

y un esfuerzo administrativo innecesario en comparación con la creación de una nueva plataforma digital.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Artículo 42 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Justificación

El IMI está ya bien asentado, por lo que no serán necesarias más especificaciones a través de actos de ejecución.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Artículo 46

Texto de la Comisión

Enmienda

[...]

suprimido

Justificación

El autoensayo no es posible en lo que se refiere a las pruebas de motores. Solo es posible en las pruebas de máquinas o vehículos.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 55 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 55 bis

Apoyo financiero para la readaptación

1. A reserva de la entrada en vigor de las medidas de ejecución del presente Reglamento, los Estados miembros podrán prever incentivos financieros que se apliquen a la readaptación de motores que sea conforme con el presente Reglamento con el fin de cumplir los valores límite de emisiones fijados en el anexo aplicable al tipo de motor que se readapta.

2. Para cada tipo de motor, los incentivos financieros contemplados en el apartado 1 serán de un importe que no sobrepasará el coste adicional de los dispositivos técnicos utilizados para garantizar el cumplimiento de los límites de emisiones especificados en el anexo correspondiente, incluido el coste de la instalación en el motor.

Justificación

Member States should be able to allow operators of non-road mobile machinery to choose between upgrading existing systems and buying new equipment. Some of the equipment addressed in this Regulation exhibits extremely long life expectancies, which means that the expected effect of this Regulation on the emissions of those sectors would be very limited in the short to medium term. Having cost-effectiveness under consideration and aiming for more immediate results for this kind of machinery, provisions should be included encouraging Member States to implement measures in favour of the retrofitting of existing equipment having a very long life expectancy.

Enmienda 65

**Propuesta de Reglamento
Artículo 56 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 56 bis

***Modificación del Reglamento (UE) n°
1024/2012***

En el anexo del Reglamento (UE) n° 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis} se añade el punto siguiente:

«8 bis. Reglamento (UE) 20xx/xx del Parlamento Europeo y del Consejo, de xxx, sobre requisitos relativos a límites de emisiones y homologación de tipo para motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera^{+}: Artículo 42.*

** DO L XX de xx.xx.xxxx, p. x.»*

+ DO: insértese el número de referencia y la fecha del Reglamento y complétese la nota a pie de página.

^{1 bis} Reglamento (UE) n° 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento Artículo 57 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

No solo deben seguir siendo válidas las homologaciones de tipo UE otorgadas en virtud de la Directiva 97/68/CE, sino también las exenciones concedidas con arreglo a ella.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento
Artículo 57 – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

Durante el período que medie entre la derogación de la Directiva 97/68/CE y las fechas obligatorias para la fase V, no solo se deben poder seguir otorgando las homologaciones de tipo UE en virtud de dicha Directiva, sino también las exenciones que procedan.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento
Artículo 57 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

5. No obstante lo dispuesto en los artículos 5, apartado 3, y 17, apartado 2, los motores de transición y, en su caso, las máquinas en las que estos motores estén instalados pueden continuar en el mercado durante el período de transición con la condición de que la máquina en la que esté instalado el motor de transición tenga una fecha de fabricación anterior **a los 18 meses siguientes** al inicio del período de transición, **sin perjuicio de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis} y del Reglamento (UE) n° 1302/2014 de la Comisión^{1 ter}.**

^{1 bis} **Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (texto refundido) (DO L 191**

de 18.7.2008, p. 1).

1^{er} Reglamento (UE) n° 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento Artículo 57 – apartado 5 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

En el caso de los motores de la categoría NRE, los Estados miembros autorizarán una prolongación del período de transición y del período de **18** meses mencionado en el párrafo primero en 12 meses más para los OEM con una producción anual total inferior a **80** unidades de máquinas móviles no de carretera equipadas con motores de combustión. A los efectos del cálculo de **los topes mencionados** en este párrafo, todos los OEM que estén bajo el control de una misma persona física o jurídica se considerarán un único OEM.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 57 – apartado 5 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el caso de los motores de la categoría NRE utilizados en grúas móviles, los Estados miembros autorizarán que el período de transición se prolongue 12 meses más.

Justificación

Las grúas móviles están sujetas a unas dimensiones límite muy rigurosas cuando se transportan por carretera y se producen cantidades relativamente reducidas de modelos diferentes, que se venden a su vez en cantidades mínimas.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 57 – apartado 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 en lo referente a los métodos de evaluación de la producción anual de los OEM que pretendan acogerse a la prolongación contemplada en el párrafo segundo del apartado 5 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

Justificación

Es necesario evitar que se abuse de la prolongación contemplada en el párrafo segundo del artículo 57, apartado 5. Para ello, las autoridades de homologación deben disponer de métodos adecuados y uniformes para evaluar la producción anual de los OEM.

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 57 – apartado 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

9 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, el artículo 17, apartado 2, y el artículo 21, durante un período que no supere los 10 años desde la fecha aplicable para la introducción en el mercado de los motores de fase V con arreglo al anexo III, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores de la categoría RLL con una potencia neta máxima superior a 2000 kW que no

cumplan con los límites de emisiones indicados en el anexo II, y que vayan a ser instalados en locomotoras que solo circulen por una red ferroviaria técnicamente aislada de 1520 mm. Durante dicho período, los motores introducidos en el mercado cumplirán al menos con los límites de emisiones que tenían que cumplir para su introducción en el mercado el 31 de diciembre de 2011. Las autoridades de homologación de los Estados miembros otorgarán una homologación de tipo UE y autorizarán la introducción en el mercado de dichos motores.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento Artículo 59 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. A más tardar el 31.12.20, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo:

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

Enmienda

1. A más tardar el 31.12.20, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo:

a) a la evaluación del potencial de una reducción mayor de las emisiones contaminantes basada en las tecnologías disponibles y en un análisis de la relación coste/beneficio y una evaluación de los avances de los Estados miembros hacia sus compromisos de reducción de emisiones, tal y como establece la Directiva 2001/81/CE; el informe incluirá, en particular, la evaluación de la viabilidad tecnológica y económica de añadir valores límite de NP para aquellas categorías de MMNC que no los tengan fijados en el anexo II del presente Reglamento, así como de fijar límites inferiores de NP para todas las categorías, en consonancia con los establecidos para la norma Euro VI de vehículos pesados en la Directiva 2005/55/CE; el informe también debería estudiar la revisión de los límites de emisiones para HC;

– el factor A para los motores alimentados con combustibles total o parcialmente gaseosos en el marco de un funcionamiento neutro desde el punto de vista climático en comparación con los motores alimentados con diésel;

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

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

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento Artículo 59 – apartado 2

Texto de la Comisión

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

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

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

Enmienda

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

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

b) a la vigilancia de los resultados de los ensayos de emisiones mencionados en el artículo 18 y en sus conclusiones, *así como una evaluación de la viabilidad de introducir ensayos con sistemas portátiles de medición de emisiones;*

b bis) a la vigilancia de los ensayos para la homologación de tipo UE establecida en los artículos 23 y 24, con especial atención a la evaluación de si dichos ensayos se corresponden con las condiciones de uso normal de los motores.

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento Artículo 59 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los informes mencionados en los apartados 1 y 2 se basarán en una consulta

Enmienda

3. Los informes mencionados en los

de todas las partes interesadas relevantes y tendrá en cuenta las normas *europeas* e internacionales ya existentes en la materia. Irán acompañados, en su caso, de propuestas legislativas.

apartados 1 y 2:

a) se basarán en una consulta de todas las partes interesadas relevantes;

b) y tendrán en cuenta las normas *de la UE* e internacionales ya existentes en la materia; y

c) irán acompañados, en su caso, de propuestas legislativas.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento Artículo 59 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 59 bis

Modificación del Reglamento (UE) nº 167/2013

En el artículo 19, apartado 3, se añade el párrafo siguiente:

«A efectos de la introducción en el mercado, registro o puesta en servicio de tractores de las categorías T2, T4.1 y C2, los motores que cumplan los requisitos de la fase IIIB se considerarán motores de transición con arreglo al artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) nº XX/2015^{1 bis}.

^{1 bis} ***Artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) nº XX/2015.»***

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento Anexo I – cuadro I-5

Texto de la Comisión

Cuadro I-5: Subcategorías de la categoría de motores IWP definida en el artículo 4, apartado 5

Categoría	Tipo de encendido	Modo de <i>régimen</i>	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWP	todos	variable	$37 \leq P < 75$	IWP-v-1	Potencia máxima neta
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$300 \leq P < 1000$	IWP-v-4	
			$P \geq 1000$	IWP-v-5	
		constante	$37 \leq P < 75$	IWP-c-1	Potencia neta nominal
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$300 \leq P < 1000$	IWP-c-4	
			$P \geq 1000$	IWP-c-5	

Enmienda

Categoría	Tipo de encendido	Régimen <i>de funcionamiento</i>	<i>Cilindrada</i>	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWP	todos	variable	< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	Potencia máxima neta
				$75 \leq P < 300$	IWP-v-2	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-3	
			0.9 ≤ disp. < 1.2	< 300	IWP-v-3	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-5	
			1.2 ≤ disp. < 3.5	< 300	IWP-v-6	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-7	
			3.5 ≤ disp. < 7.0	< 300	IWP-v-8	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-9	
			todas	$P \geq 600$	IWP-v-10	
		constante	< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	Potencia neta
				$75 \leq P < 300$	IWP-c-2	

			$300 \leq P < 600$	IWP-c-3	nominal
		$0.9 \leq disp. < 1.2$	< 300	IWP-c-3	
			$300 \leq P < 600$	IWP-c-5	
		$1.2 \leq disp. < 3.5$	< 300	IWP-c-6	
			$300 \leq P < 600$	IWP-c-7	
		$3.5 \leq disp. < 7.0$	< 300	IWP-c-8	
			$300 \leq P < 600$	IWP-c-9	
		<i>todas</i>	$P \geq 600$	IWP-c-10	

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Anexo I – cuadro I-6

Texto de la Comisión

Categoría	Tipo de encendido	<i>Modo de régimen</i>	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWA	todos	variable	$560 \leq P < 1000$	IWA-v-1	Potencia máxima neta
			$P \geq 1000$	IWA-v-2	
		constante	$560 \leq P < 1000$	IWA-c-1	Potencia neta nominal

Enmienda

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	<i>Cilindrada</i>	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWA	todos	variable	< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Potencia máxima neta
				$75 \leq P < 300$	IWA-v-2	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-3	
			$0.9 \leq disp. < 1.2$	< 300	IWA-v-4	

				$300 \leq P < 600$	IWA-v-5	Potencia neta nominal		
				$1.2 \leq disp. < 3.5$	< 300		IWA-v-6	
					$300 \leq P < 600$		IWA-v-7	
				$3.5 \leq disp. < 7.0$	< 300		IWA-v-8	
					$300 \leq P < 600$		IWA-v-9	
				<i>todas</i>	$P \geq 600$		IWA-v-10	
				constante	< 0.9		$19 \leq P < 75$	IWA-c-1
							$75 \leq P < 300$	IWA-c-2
							$300 \leq P < 600$	IWA-c-3
					$0.9 \leq disp. < 1.2$		< 300	IWA-c-4
$300 \leq P < 600$	IWA-c-5							
$1.2 \leq disp. < 3.5$	< 300	IWA-c-6						
	$300 \leq P < 600$	IWA-c-7						
$3.5 \leq disp. < 7.0$	< 300	IWA-c-8						
	$300 \leq P < 600$	IWA-c-9						
<i>todas</i>	$P \geq 600$	IWA-c-10						

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Anexo II – título 1 - cuadro II-1

Texto de la Comisión

Cuadro II-1: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRE definida en el artículo 4, apartado 1

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de MP	NP	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	EC	8,00	(HC+NO _x ≤ 7,50)		0,40 ¹⁾	-	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	EC	6,60	(HC+NO _x ≤ 7,50)		0,40	-	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	EC	5,00	(HC+NO _x ≤ 4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	EC	5,00	(HC+NO _x ≤ 4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10

Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	Todo	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	Todo	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	Todo	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00
<i>1) 0,6 para motores de inyección directa refrigerados por aire con arranque manual</i>									

Enmienda

Cuadro II-1: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRE definida en el artículo 4, apartado 1

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NOx	Masa de MP	NP	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	EC	8,00	(HC+NOx $\leq 7,50$)		0,401)	-	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	EC	6,60	(HC+NOx $\leq 7,50$)		0,40	-	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	EC	5,00	(HC+NOx $\leq 4,70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	EC	5,00	(HC+NOx $\leq 4,70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	Todo	5,00	0,19	0,40	0,01	9×10^{11}	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	Todo	3,50	0,19	0,40	0,01	9×10^{11}	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	Todo	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00
<i>1) 0,6 para motores de inyección directa refrigerados por aire con arranque manual</i>									