

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2015/96 DA COMISSÃO

de 1 de outubro de 2014

que completa o Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão de tratores agrícolas e florestais

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 19.º, n.º 6,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno abrange um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, foi estabelecido, pelo Regulamento (UE) n.º 167/2013, um vasto sistema de homologação da UE e um sistema reforçado de fiscalização do mercado, aplicável aos tratores agrícolas e florestais e respetivos sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas.
- (2) O termo «tratores agrícolas e florestais» abrange uma ampla gama de tipos diferentes de veículos de um ou mais eixos e 2, 4 ou mais rodas ou de veículos de lagartas, por exemplo, tratores com rodas, tratores de lagartas, reboques e equipamentos rebocados, utilizados para uma grande variedade de fins agrícolas e silvícolas, incluindo obras com finalidades especiais.
- (3) Dando seguimento ao pedido do Parlamento Europeu e tendo em vista simplificar e acelerar a adoção de legislação em matéria de homologação, foi introduzida uma nova abordagem na legislação da União em matéria de homologação de veículos segundo a qual o legislador, no processo legislativo ordinário, estabelece apenas as regras e os princípios fundamentais e delega na Comissão a competência para aprovar atos delegados no que diz respeito a aspetos técnicos. Em conformidade com este princípio, o Regulamento (UE) n.º 167/2013 estabelece as disposições fundamentais sobre a segurança funcional, a segurança no trabalho e o desempenho ambiental e delega na Comissão a competência para estabelecer correspondentes especificações técnicas em atos delegados.
- (4) Por conseguinte, os requisitos técnicos relativos à homologação de tratores agrícolas e florestais no que respeita ao seu desempenho ambiental e da unidade de propulsão devem ser presentemente estabelecidos.
- (5) Em 2010, a Comissão estabeleceu uma estratégia europeia para veículos não poluentes e energeticamente eficientes ⁽²⁾. A estratégia propunha que a União Europeia agisse nos domínios em que poderia ter um valor acrescentado distinto e complementasse as ações levadas a cabo pela indústria, assim como pelas autoridades públicas nacionais e regionais. Tais ações deverão ter por objetivo o melhoramento do desempenho ambiental

⁽¹⁾ JO L 60 de 2.3.2013, p. 1.

⁽²⁾ COM(2010) 186 final de 28.4.2010.

dos veículos e, ao mesmo tempo, o reforço da competitividade da indústria automóvel da União. É necessária, em especial, uma redução considerável das emissões de hidrocarbonetos provenientes dos tratores agrícolas e florestais, de modo a melhorar a qualidade do ar e a respeitar os valores-limite de poluição atmosférica. Tal deverá ser conseguido não só através da redução das emissões de hidrocarbonetos de escape e de evaporação destes veículos, mas também através da redução dos níveis de partículas voláteis.

- (6) Ao remeter para as disposições da Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, o presente regulamento fixa os valores-limite para as emissões de poluentes gasosos e de partículas a aplicar em fases sucessivas, assim como o procedimento de ensaio para motores de combustão interna destinados à propulsão de tratores agrícolas ou florestais. As fases III-A, III-B e IV aplicáveis aos motores de tratores agrícolas e florestais, ao definirem limites ambiciosos de emissões de poluentes gasosos e de partículas e o alinhamento com as normas internacionais, constituem uma das medidas que visam a redução das emissões de partículas e de precursores do ozono, como os óxidos de azoto e os hidrocarbonetos
- (7) É necessário um método normalizado para medir o consumo de combustível e as emissões de dióxido de carbono dos motores dos tratores agrícolas e florestais para garantir que não surjam entraves técnicos ao comércio entre os Estados-Membros. É igualmente necessário assegurar que os clientes e os utilizadores recebem informação objetiva e rigorosa.
- (8) Um dos principais objetivos da legislação da União relativa à homologação de veículos consiste em garantir que os novos veículos, componentes e unidades técnicas distintos colocados no mercado oferecem um elevado nível de proteção ambiental. A realização deste objetivo não deverá ser prejudicada pela montagem de determinadas peças ou equipamento após a colocação no mercado ou a entrada em circulação dos veículos. Assim, deverão ser tomadas medidas adequadas para garantir que as peças ou o equipamento que possam ser montados em tratores agrícolas e florestais e que sejam suscetíveis de prejudicar significativamente o funcionamento de sistemas essenciais para a proteção ambiental sejam submetidos a controlo prévio por uma entidade homologadora antes de ser colocados no mercado. Essas medidas deverão ser constituídas por disposições técnicas relativas às prescrições que as referidas peças ou equipamento devem satisfazer.
- (9) A Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ previa a homologação CE de veículos completos para veículos todo o terreno e veículos «side-by-side», como os tratores agrícolas e florestais. Esses modelos de veículos devem, por conseguinte, ser também abrangidos pelo presente regulamento no que diz respeito às suas prescrições de desempenho ambiental e da sua unidade de propulsão, desde que o modelo de veículo em causa seja abrangido por uma das categorias de veículos referidas no Regulamento (UE) n.º 167/2013.
- (10) Os progressos da técnica exigem uma adaptação dos requisitos técnicos constantes dos anexos da presente diretiva. As categorias de motor, os valores-limite e as datas de aplicação devem ser alinhadas com as alterações a introduzir futuramente na Diretiva 97/68/CE em conformidade com o artigo 71.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013.
- (11) As prescrições de desempenho ambiental e da unidade de propulsão, no que diz respeito às emissões de poluentes gasosos e de partículas, não devem ser aplicáveis a veículos equipados com motores não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE até à data em que esses motores passaram a ser abrangidos por essa diretiva. Contudo, aos veículos equipados com motores não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE pode ser concedida a homologação de veículos completos ao abrigo do presente regulamento.
- (12) Pela Decisão 97/836/CE do Conselho ⁽³⁾, a União aderiu ao Acordo da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto»). Na sua Comunicação CARS 2020: Plano de Ação para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa, a Comissão sublinhava que a aceitação da regulamentação internacional ao abrigo do Acordo UNECE de 1958 é a melhor maneira de suprimir as barreiras de cariz não aduaneiro que se colocam ao comércio. Por conseguinte, os requisitos estabelecidos nas diretivas revogadas pelo Regulamento (UE) n.º 167/2013 devem ser substituídos, se for caso disso, por referências aos regulamentos UNECE correspondentes.

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

⁽²⁾ Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE (JO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- (13) A possibilidade de aplicar regulamentos da UNECE para efeitos da homologação UE de veículos, como base para a legislação da União Europeia, está prevista no Regulamento (UE) n.º 167/2013. Em conformidade com este regulamento, a homologação nos termos dos regulamentos da UNECE que são aplicáveis em pé de igualdade com a legislação da União deve ser considerada uma homologação UE em conformidade com o referido regulamento e os correspondentes atos delegados e de execução.
- (14) A utilização de regulamentos da UNECE em pé de igualdade com a legislação da União contribui para evitar a duplicação, não só dos requisitos técnicos, mas também dos procedimentos administrativos e de certificação. Além disso, a homologação baseada diretamente em normas aprovadas a nível internacional deverá melhorar o acesso ao mercado em países terceiros, em particular nos países que são partes contratantes do Acordo UNECE de 1958 revisto, reforçando assim a competitividade da indústria da União.
- (15) Dados a escala e o impacto da ação proposta no setor em questão, as medidas da União constantes do presente regulamento são indispensáveis para atingir os objetivos em matéria de ambiente e segurança, nomeadamente a homologação dos veículos na União. Estes objetivos não podem ser conseguidos de modo adequado pelos Estados-Membros a título individual.
- (16) Uma vez que as prescrições em matéria de desempenho ambiental e da unidade de propulsão dos tratores agrícolas e florestais são essenciais para a homologação desses veículos, o presente regulamento deve ser aplicável a partir da data de aplicação do Regulamento (UE) n.º 167/2013,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece as prescrições técnicas pormenorizadas e os procedimentos de ensaio relativos ao desempenho ambiental e da unidade de propulsão no que diz respeito às emissões poluentes e aos níveis sonoros admissíveis no exterior, assim como relativos à homologação e fiscalização do mercado dos tratores agrícolas e florestais, seus motores e sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 167/2013.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 167/2013. As seguintes definições são igualmente aplicáveis:

- 1) «emissões poluentes»: as emissões de gases e de partículas poluentes provenientes do escape
- 2) «sistema de pós-tratamento das emissões de escape poluentes»: a passagem dos gases de escape através de um dispositivo ou sistema cuja finalidade é alterar química ou fisicamente os poluentes emitidos antes da sua libertação na atmosfera, incluindo catalisadores, coletores de partículas ou qualquer outro componente, sistema ou unidade técnica autónoma para a redução ou tratamento dos gases e das partículas poluentes do motor, emitidos pelo escape.
- 3) «sistema de redução de emissões sonoras no exterior»: todos os componentes e unidades técnicas autónomas que incluem o dispositivo de escape e o silenciador, incluindo o dispositivo de escape, o sistema de admissão de ar, o silenciador ou quaisquer sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas de interesse para os níveis sonoros admissíveis no exterior emitidos pelo trator agrícola ou florestal, do tipo instalado no veículo aquando da homologação ou extensão da homologação.
- 4) «dispositivo de controlo da poluição»: um sistema composto, ou uma unidade técnica autónoma, que fazem parte do sistema de pós-tratamento das emissões de escape poluentes;

- 5) «dispositivo de substituição para controlo da poluição»: um sistema composto ou uma unidade técnica autónoma, destinados a substituir, total ou parcialmente, um sistema de pós-tratamento das emissões de escape poluentes de um veículo homologado nos termos do Regulamento (UE) n.º 167/2013 e do presente regulamento;
- 6) «tipo de motor»: uma categoria de motores que não difere no tocante às características essenciais dos motores referidas no anexo II, apêndice 1, da Diretiva 97/68/CE;
- 7) «motor precursor»: um motor representativo da unidade de propulsão ou da família de motores, conforme indicado no ponto 7 do anexo I da Diretiva 97/68/CE;
- 8) «família de motores»: um agrupamento de motores de um fabricante, em conformidade com o ponto 6 do anexo I da Diretiva 97/68/CE que, em virtude da sua conceção, se preveja possuírem características de emissão de poluentes de escape semelhantes e que cumpram os requisitos do presente regulamento;
- 9) «motor de substituição»: um motor recentemente fabricado destinado a substituir o motor de um trator agrícola ou florestal e que é fornecido apenas para esse fim;
- 10) «dispositivos auxiliares»: todos os equipamentos, aparelhos e dispositivos constantes da lista do quadro 1 do anexo 4 do Regulamento UNECE n.º 120, série 01 de alterações;
- 11) «potência do motor»: a potência obtida num banco de ensaio, na extremidade da cambota ou do órgão equivalente, à velocidade do motor correspondente;
- 12) «potência útil do motor»: a potência que é obtida no banco de ensaio, na extremidade da cambota ou do órgão equivalente, à velocidade do motor correspondente com os dispositivos auxiliares referidos no quadro 1 do anexo 4 do Regulamento UNECE n.º 120, série 01 de alterações ⁽¹⁾ e determinada nas condições atmosféricas de referência.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 3.º

Obrigações gerais

1. O fabricante deve garantir que todos os veículos novos colocados no mercado, matriculados ou postos em circulação na União, todos os motores novos e de substituição colocados no mercado ou que entraram em serviço no interior da União e todos os novos sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas que possam afetar o desempenho ambiental e da unidade de propulsão do veículo que sejam colocados no mercado ou entrem em circulação na União são concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo, em utilização normal e mantido em conformidade com as prescrições do fabricante, cumpra os requisitos estabelecidos no presente regulamento.
2. O fabricante de veículos, motores, sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas deve demonstrar à entidade homologadora, por meio de demonstração e ensaio físicos, que os veículos, motores, sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas colocados no mercado, matriculados ou postos em circulação na União cumprem os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos de ensaio previstos nos artigos 6.º a 9.º, alínea a), e nos anexos I e II da Diretiva 97/68/CE.
3. O presente artigo não se aplica a modelos de veículos destinados à exportação para países terceiros.

Artigo 4.º

Requisitos gerais relativos a emissões poluentes e a níveis sonoros no exterior

1. O fabricante deve cumprir os requisitos em matéria de emissões poluentes previstos nos anexos I e II.

O fabricante deve cumprir os requisitos em matéria de níveis sonoros no exterior estabelecidos no anexo III.

2. A homologação no que diz respeito aos requisitos tocantes às emissões de escape poluentes e aos níveis sonoros admissíveis no exterior pode ser extensa pelas autoridades homologadoras a diferentes variantes e versões de veículos, bem como a diferentes tipos e famílias de motores, desde que a variante de veículo, a unidade de propulsão e os parâmetros do sistema de controlo da poluição tenham um desempenho idêntico ou respeitem os níveis especificados no artigo 19.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 167/2013.

⁽¹⁾ JO L 257 de 30.9.2010, p. 298.

3. O fabricante deve transmitir sem demora à entidade homologadora qualquer alteração aos sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas que possa afetar o desempenho ambiental e da unidade de propulsão do veículo agrícola e florestal após o modelo de veículo homologado ter sido colocado no mercado em conformidade com o artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013. Fazem parte do relatório obrigatório os seguintes elementos:

- a) os parâmetros do tipo ou família de motores, nos termos do anexo II da Diretiva 97/68/CE e do ponto 9 do anexo I do presente regulamento;
- b) o sistema de pós-tratamento das emissões poluentes do escape do motor, tal como descrito no ponto 6 do anexo I da Diretiva 97/68/CE e no ponto 9.1 do anexo I e no ponto 3.2 do anexo II do presente regulamento;
- c) o sistema de redução de emissões sonoras no exterior do veículo, em conformidade com os requisitos do anexo III da Diretiva 97/68/CE para os motores de ignição por compressão, do Anexo IV da Diretiva 97/68/CE para os motores de ignição comandada e do anexo III do presente regulamento.

4. Além das disposições dos n.ºs 1, 2 e 3 e do artigo 14.º, o fabricante deve cumprir os seguintes requisitos ambientais e relativos à unidade de propulsão:

- d) no que diz respeito aos combustíveis de referência, os requisitos estabelecidos no anexo 7 do Regulamento UNECE n.º 120, série 01 de alterações, e no anexo V da Diretiva 97/68/CE;
- e) no que respeita aos dispositivos de controlo da poluição e aos dispositivos de substituição para controlo da poluição, os requisitos estabelecidos no apêndice 5 do anexo III da Diretiva 97/68/CE;
- f) no que diz respeito ao equipamento de ensaio, os requisitos estabelecidos no anexo III da Diretiva 97/68/CE.

5. O fabricante deve apresentar provas à entidade homologadora de que as alterações a que se refere o n.º 3 não deterioram o desempenho ambiental de um veículo em relação ao desempenho ambiental demonstrado aquando da homologação.

6. O fabricante deve demonstrar que os dispositivos de substituição para controlo da poluição que exigem medidas de homologação em conformidade com os artigos 9.º a 13.º do presente regulamento e que sejam colocados no mercado ou entrem em circulação na União Europeia são homologados em conformidade com as prescrições técnicas pormenorizadas e os procedimentos de ensaio descritos no ponto 4.1.1 do anexo I da Diretiva 97/68/CE, se for caso disso.

7. Os veículos equipados com um dispositivo de substituição para controlo da poluição devem cumprir os mesmos requisitos de ensaio em matéria ambiental e valores-limite de emissões poluentes que os veículos equipados com um tal dispositivo de origem.

Artigo 5.º

Obrigações específicas respeitantes à homologação de veículos ou de motores

1. O fabricante deve garantir que as emissões poluentes, tanto de gases como de partículas, provenientes do escape do motor homologado não excedem as emissões de escape poluentes, tanto gasosas como particuladas, conforme especificado para as categorias de motor e as gamas de potência abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE.

2. O fabricante deve assegurar que o desempenho da unidade de propulsão corresponde ao nível comunicado à entidade homologadora no processo de fabrico, aquando da disponibilização do veículo ao mercado ou antes da sua entrada em circulação.

A utilização de dispositivos manipuladores, tal como definido no ponto 2.8c do anexo I da Diretiva 97/68/CE, que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões, é proibida, em conformidade com o ponto 4.1.1 do Anexo III da Diretiva 97/68/CE.

3. As alterações à marca de um sistema, componente ou unidade técnica autónoma que ocorram após uma homologação não devem invalidar automaticamente essa homologação, a menos que os seus parâmetros técnicos ou características de origem sejam alterados de tal modo que a funcionalidade do motor ou do sistema de controlo da poluição seja afetada.

Artigo 6.º

Requisitos para a homologação de motores enquanto unidades técnicas autónomas

A fim de obter a homologação UE de um motor ou de uma família de motores enquanto unidades técnicas autónomas, o fabricante deve, em conformidade com as disposições do anexo I do presente regulamento, demonstrar que os motores são sujeitos aos ensaios e cumprem os requisitos enunciados no presente regulamento e na Diretiva 97/68/CE.

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS*Artigo 7.º***Equivalência de homologações alternativas**

1. As autoridades nacionais devem reconhecer homologações alternativas como equivalentes a uma homologação nos termos do presente regulamento em conformidade com o anexo IV.
2. Além dos requisitos a que se refere o primeiro parágrafo, para que uma homologação alternativa seja reconhecida como equivalente a uma homologação nos termos do presente regulamento, o fabricante deve facultar o acesso não discriminatório à informação relativa à reparação e manutenção do veículo, em conformidade com o capítulo XV do Regulamento (CE) n.º 167/2013 e o correspondente ato delegado.

*Artigo 8.º***Medição das emissões poluentes**

Os serviços técnicos devem medir as emissões poluentes dos veículos agrícolas e florestais, bem como dos respetivos motores, em conformidade com as disposições da Diretiva 97/68/CE, tal como adaptadas pelos requisitos do anexo I do presente regulamento.

*Artigo 9.º***Medição do nível sonoro no exterior**

1. Os serviços técnicos devem medir o nível sonoro no exterior dos tratores agrícolas e florestais da categoria T equipados com pneus e da categoria C equipados com lagartas em borracha, para efeitos de homologação, em conformidade com as condições e os métodos de ensaio estabelecidos no ponto 1.3.1 do anexo III.
2. As condições e os métodos de ensaio estabelecidos no ponto 1.3.2 do anexo III devem ser igualmente respeitados e os resultados devem ser registados pelos serviços técnicos em conformidade com o disposto no ponto 1.3.2.4 do anexo III.
3. Os serviços técnicos devem medir o nível sonoro no exterior dos tratores agrícolas e florestais da categoria C equipados com lagartas em metal, para efeitos de homologação, em conformidade com as condições e os métodos de ensaio com o veículo imobilizado estabelecidos no ponto 1.3.2 do anexo III.
4. As condições e os métodos de ensaio estabelecidos no ponto 1.3.3 do anexo III devem ser igualmente respeitados e os resultados devem ser registados pelos serviços técnicos.

*Artigo 10.º***Requisitos em matéria de desempenho da unidade de propulsão**

Para a avaliação do desempenho da unidade de propulsão dos tratores agrícolas e florestais, devem ser realizadas as medições da potência útil do motor, do binário e do consumo específico de combustível em conformidade com o Regulamento n.º 120 da UNECE, série 01 de alterações.

*Artigo 11.º***Obrigações específicas respeitantes à homologação de veículos ou de motores**

1. As homologações podem ser concedidas a veículos equipados com motores não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE.

2. A partir de 24 meses após a data de entrada em vigor da legislação que alarga o âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE a veículos equipados com motores que não se encontram atualmente abrangidos pelo âmbito de aplicação da mesma diretiva [ou o mais tardar em 1 de janeiro de 2018], os Estados-Membros devem recusar a concessão de homologações ao abrigo do presente regulamento a veículos que não cumpram todos os requisitos do mesmo.

3. As homologações concedidas ao abrigo do n.º 1 perdem a validade três anos após a data de entrada em vigor da legislação de alargamento do âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE aos referidos motores [ou, o mais tardar, em 31 de dezembro de 2018].

Com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2019, os Estados-Membros devem considerar que os certificados de conformidade no que se refere a veículos novos deixam de ser válidos para efeitos do disposto no artigo 38.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 e proíbem a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos.

4. Para efeitos de homologação, as datas fixadas no artigo 9.º, n.º 3, alínea c), no artigo 9.º, n.º 3, alínea d), e no artigo 9.º, n.º 4, alínea a), da Diretiva 97/68/CE são, para os tratores agrícolas e florestais das categorias T2, T4.1 e C2, tal como definidos no artigo 4.º, n.º 3, no artigo 6.º, no artigo 9.º e no artigo 2, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 167/2013, e equipados com motores das categorias L a R, adiadas por três anos. As cláusulas de transição e de derrogação constantes dos artigos 9.º, n.º 4, alínea a), e 10.º, n.º 5, da Diretiva 97/68/CE e do artigo 39.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 são igualmente adiadas em conformidade.

5. Os motores de substituição devem satisfazer os mesmos valores-limite que o motor a substituir teve de satisfazer quando colocado originalmente no mercado.

6. Os motores de substituição devem ser marcados em conformidade com o apêndice do anexo I.

Artigo 12.º

Procedimentos de homologação UE

Sem prejuízo do artigo 11.º, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução referidas no artigo 68.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar, por motivos que se prendam com as emissões dos veículos, a concessão da homologação UE ou da homologação nacional a um novo modelo de veículo ou motor, ou proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de um novo veículo e a venda ou utilização de motores novos, sempre que o veículo ou os motores em causa cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Artigo 13.º

Disponibilização no mercado ou instalação num veículo de dispositivos de substituição para o controlo da poluição

Os dispositivos de substituição para o controlo da poluição que se encontrem igualmente abrangidos por uma homologação relativamente a um sistema de um veículo não estão sujeitos a qualquer homologação adicional de componentes ou unidades técnicas autónomas, em conformidade com o artigo 26.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 167/2013.

Artigo 14.º

Regime de flexibilidade

1. Em derrogação do artigo 10.º, n.º 3, os Estados-Membros devem autorizar a colocação no mercado de um número limitado de veículos equipados com motores que satisfaçam os requisitos do artigo 9.º da Diretiva 97/68/CE, no quadro de um regime de flexibilidade, em conformidade com o disposto no anexo V, a pedido do fabricante, e na condição de uma entidade homologadora ter concedido a autorização de entrada em circulação aplicável.

2. O regime de flexibilidade previsto no n.º 1 é aplicável a partir do momento em que cada fase tem início e tem a duração dessa mesma fase.

O regime de flexibilidade previsto no ponto 1.2 do Anexo V deve ser limitado à duração da fase III-B ou a três anos, se não houver nenhuma fase posterior.

3. Os modelos de veículos que entrem em circulação ao abrigo do regime de flexibilidade devem ser equipados com tipos de motores que estejam em conformidade com as disposições do anexo V.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 15.º***Entrada em vigor e aplicação**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2016.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável nos Estados-Membros, em conformidade com os Tratados.

Feito em Bruxelas, em 1 de outubro de 2014.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

LISTA DE ANEXOS

Número do anexo	Título do anexo	Página
I	Requisitos para a homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores para um modelo de trator agrícola e florestal enquanto unidade técnica autónoma no que diz respeito às emissões poluentes	15
II	Requisitos para a homologação UE de um modelo de trator agrícola e florestal equipado com um tipo de motor ou uma família de motores no que diz respeito às emissões poluentes	21
III	Requisitos em matéria de emissões sonoras no exterior	23
IV	Reconhecimento de homologações alternativas	27
V	Disposições aplicáveis aos tratores agrícolas e florestais e respetivos motores colocados no mercado ao abrigo do regime de flexibilidade previsto no artigo 14.º	28

ANEXO I

Requisitos para a homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores para um modelo de trator agrícola e florestal enquanto unidade técnica autónoma no que diz respeito às emissões poluentes**1. Aspetos gerais**

As disposições da Diretiva 97/68/CE são aplicáveis à homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores para um modelo de trator agrícola e florestal enquanto unidade técnica autónoma em termos das emissões poluentes com as seguintes adaptações:

- 1.1. Para efeitos do presente regulamento, as referências às máquinas móveis não rodoviárias da Diretiva 97/68/CE devem ser entendidas como referências aos tratores agrícolas e florestais.
- 1.2. Para efeitos do presente regulamento, as referências ao fabricante de equipamentos de origem (OEM) da Diretiva 97/68/CE devem ser entendidas como referências ao fabricante de veículos.
- 1.3. Para efeitos do presente regulamento, as datas de introdução no mercado dos motores referidos na Diretiva 97/68/CE devem ser entendidas como as datas da primeira entrada em circulação dos motores e veículos.
- 1.4. Para efeitos do presente regulamento, as datas de homologação dos tipos de motores e famílias de motores da Diretiva 97/68/CE devem ser entendidas como datas de homologação UE ou de homologação nacional de um tipo ou de uma família de motores ou de um modelo de veículo.

2. Pedido de homologação UE para um tipo de motor considerado como uma unidade técnica autónoma

- 2.1. O pedido de homologação de um tipo ou de uma família de motores no que diz respeito às emissões poluentes deve ser apresentado pelo fabricante de motores ou pelo seu mandatário.
- 2.2. O pedido de homologação deve ser acompanhado dos dossiês de fabrico em conformidade com o artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 e com o ato de execução adotado nos termos do artigo 68.º, alínea c), desse regulamento.
- 2.3. Submete-se à apreciação do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um motor em conformidade com as características do «tipo de motor» ou do «motor precursor» constantes do anexo I da Diretiva 97/68/CE.

3. Especificações e ensaios

É aplicável o disposto no anexo I, pontos 4, 8 e 9, apêndices 1 e 2, e nos anexos III, IV e V da Diretiva 97/68/CE.

4. Homologação de sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas

Ao abrigo das disposições de homologação constantes dos capítulos IV a VII, IX e X do Regulamento (UE) n.º 167/2013, as unidades técnicas autónomas, os componentes e os sistemas que afetem o desempenho ambiental e da unidade de propulsão dos tratores agrícolas e florestais devem ser homologados antes da sua colocação no mercado ou da sua primeira entrada em circulação.

Em conformidade com os artigos 19.º e 52.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, essas disposições aplicam-se, em especial:

- aos motores,
- ao sistema de pós-tratamento das emissões de escape poluentes,
- ao sistema de redução de emissões sonoras no exterior.

Os documentos de informação relativos à homologação devem estar conformes aos atos de execução adotados nos termos do artigo 68.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013.

5. Marcação do motor

O motor deve ser marcado em conformidade com os requisitos constantes do artigo 34.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 e com o ato de execução adotado nos termos do artigo 68.º, alínea h), desse regulamento.

6. Conformidade da produção

Além do disposto no artigo 28.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, a conformidade da produção dos motores deve ser verificada de acordo com os termos do ponto 5 do anexo I da Diretiva 97/68/CE.

7. Notificação do resultado das homologações

Em conformidade com o artigo 31.º e com o capítulo XVI do Regulamento (UE) n.º 167/2013, o fabricante deve comunicar aos Estados-Membros a concessão, extensão, recusa ou retirada da homologação, ou a cessação definitiva da produção relativamente a um tipo de motor em conformidade com o presente anexo ou a um modelo de trator agrícola ou florestal em conformidade com o anexo II.

8. Fiscalização do mercado

Tendo em conta o artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, a fiscalização do mercado deve ser realizada em conformidade com os atos de execução adotados ao abrigo do artigo 68.º, alíneas g), j) e m), do referido regulamento.

9. Família de motores

9.1. *Parâmetros que definem a família de motores*

A família de motores pode ser definida através de parâmetros de fabrico de base que devem ser comuns a todos os motores que pertencem a uma mesma família. Nalguns casos, pode haver interação de parâmetros. Esses efeitos devem igualmente ser tomados em consideração para garantir que apenas motores que possuam características semelhantes quanto às emissões poluentes de escape estejam incluídos numa família de motores.

Para que sejam considerados como pertencendo à mesma família, os motores devem possuir em comum os parâmetros de base indicados a seguir:

9.1.1. Ciclo de combustão: dois tempos/quatro tempos

9.1.2. Agente de arrefecimento: ar/água/óleo

9.1.3. Cilindrada unitária:

— compreendida entre 85 % e 100 % da maior cilindrada dentro da família de motores

9.1.4. Método de aspiração do ar: atmosférico/sobrealimentado

9.1.5. Tipo de combustível: gás/óleo/gasolina

9.1.6. Tipo/conceção da câmara de combustão

9.1.7. Válvulas e janelas — configuração, dimensões e número

9.1.8. Sistema de combustível

para o combustível para motores diesel:

— injetor com bomba,

— bomba em linha,

— bomba com distribuidor,

— elemento único,

— injetor unitário,

para a gasolina,

— carburador,

— injeção indireta (no coletor de admissão),

— injeção direta.

9.1.9. Características várias:

— recirculação dos gases de escape,

— injeção/emulsão de água,

— injeção de ar,

- sistema de arrefecimento do ar de sobrealimentação,
- tipo de ignição [por compressão, por faísca (comandada)].

9.1.10. Pós-tratamento do escape

- catalisador de oxidação,
- catalisador de redução,
- catalisador de três vias,
- reator térmico,
- coletor de partículas.

9.2. *Escolha do motor precursor*

- 9.2.1. O motor precursor da família deve ser selecionado utilizando o critério primário do débito de combustível mais elevado por curso à velocidade de binário máximo declarada em conformidade com as características essenciais da família de motores definida no apêndice 2 do anexo II da Diretiva 97/68/CE. No caso de não se poder separar dois motores ou mais através deste método, o motor precursor deve ser escolhido tomando como critério secundário a mais forte alimentação por tempo de motor ao regime nominal. Em determinadas circunstâncias, as entidades homologadoras podem concluir que o pior caso de taxa de emissões da família pode ser mais bem caracterizado através do ensaio de um segundo motor. Assim, a autoridade em questão pode escolher um motor adicional para efetuar ensaios baseando-se nas características que indicam que poderia tratar-se, de todos os motores da família, daquele cujo nível de emissões de escape é o mais elevado.
- 9.2.2. Se os motores de uma família possuírem outras características variáveis que possam ser consideradas como tendo incidência nas emissões de poluentes, essas características devem igualmente ser definidas e tomadas em consideração aquando da escolha do motor precursor.
-

*Apêndice***Marcação dos motores**

1. Cada motor homologado enquanto unidade técnica autónoma deve ostentar:
 - a) a marca ou a designação do fabricante;
 - b) o tipo e, eventualmente, a família do motor bem como o número de identificação individual;
 - c) a marca de homologação UE em conformidade com o ato de execução adotado nos termos do artigo 68.º, alínea h), do Regulamento (UE) n.º 167/2013.
2. As marcas referidas no ponto 1 devem durar toda a vida útil do motor e manter-se claramente legíveis e indelévels. No caso de utilização de etiquetas ou de chapas, estas devem ser apostas de modo tal que também durem toda a vida útil do motor e que não possam ser retiradas sem serem destruídas ou deformadas.
3. As marcas referidas no ponto 1 devem ser apostas numa peça do motor necessária para o seu funcionamento normal e que não precise normalmente de ser substituída no decurso do período de vida do motor. As marcas devem ser apostas de modo a serem facilmente visíveis por uma pessoa média depois da instalação completa do motor no trator agrícola ou florestal, com todos os dispositivos auxiliares necessários ao seu funcionamento. Se tiver de ser retirada uma tampa para que a marca seja visível, a presente prescrição é considerada como satisfeita se a retirada dessa tampa for fácil.

Em caso de dúvida sobre o cumprimento da presente prescrição, esta é considerada como satisfeita quando for incluída uma marca adicional que contenha pelo menos o número de identificação do motor e o nome, a marca comercial ou o logótipo do fabricante. Esta marca adicional deve ser aposta numa peça importante, ou ao seu lado, que não precise normalmente de ser substituída no decurso do período de vida do motor, e facilmente acessível sem o auxílio de ferramentas, aquando de trabalhos de manutenção corrente; ou então, deve ser colocada à distância da marca original no cárter do motor. A marca original e (se for caso disso) a marca adicional devem ambas ser bem visíveis após a instalação de todos os dispositivos auxiliares necessários para o funcionamento do motor. Autoriza-se uma tampa que satisfaça os requisitos enunciados atrás. A marca adicional deve de preferência ser aposta diretamente na parte de cima do motor, de modo durável, por exemplo por gravura, ou num autocolante ou numa chapa que satisfaça os requisitos do ponto 2.
4. A classificação dos motores de acordo com os números de identificação do motor deve permitir determinar sem equívocos a sequência de produção.
5. Antes de abandonar a cadeia de produção, os motores devem ostentar todas as marcas exigidas.
6. A localização exata das marcas deve ser indicada na ficha de informações, em conformidade com o disposto no ato de execução adotado nos termos do artigo 68.º, alínea h), do Regulamento (UE) n.º 167/2013.
7. No caso de motores de substituição, o texto «MOTOR DE SUBSTITUIÇÃO» deve ser apostado numa etiqueta ligada ao motor na forma de uma placa metálica.

ANEXO II

Requisitos para a homologação UE de um modelo de trator agrícola e florestal equipado com um tipo de motor ou uma família de motores no que diz respeito às emissões poluentes**1. aspetos gerais**

Salvo disposições em contrário previstas no presente regulamento, são aplicáveis as definições, símbolos e abreviaturas, especificações e ensaios, especificação das avaliações da conformidade da produção, parâmetros de definição da família de motores e escolha do motor precursor, tal como previsto no anexo I da Diretiva 97/68/CE.

2. Pedido de homologação UE de um modelo de trator agrícola e florestal**2.1. Pedido de homologação UE de um modelo de trator agrícola e florestal relativamente às emissões poluentes**

- 2.1.1. O pedido de homologação de um modelo de trator agrícola e florestal no que diz respeito às emissões poluentes deve ser apresentado pelo fabricante de tratores agrícolas e florestais ou pelo seu mandatário.
- 2.1.2. Deve ser acompanhado pela ficha de informações, em conformidade com o disposto no ato de execução adotado nos termos do artigo 68.º, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 167/2013.
- 2.1.3. O fabricante deve apresentar um motor para veículo agrícola e florestal conforme com as características do tipo de motor ou do motor precursor, em conformidade com as disposições do anexo I do presente regulamento e do anexo VII da Diretiva 97/68/CE ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação.

2.2. Pedido de homologação UE de um modelo de trator agrícola e florestal equipado com um motor homologado

- 2.2.1. O pedido de homologação de um modelo de trator agrícola e florestal no que diz respeito às emissões poluentes deve ser apresentado pelo fabricante de tratores agrícolas e florestais ou pelo seu mandatário.
- 2.2.2. O pedido deve ser acompanhado de uma ficha de informações em conformidade com o modelo estabelecido nos atos de execução adotados nos termos do artigo 68.º, alínea a), e alínea l), do Regulamento (UE) n.º 167/2013 e uma cópia do certificado de homologação UE relativo ao motor ou à família de motores e, se for caso disso, aos sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas instalados nos tratores agrícolas e florestais deste tipo.

3. Especificações e ensaios**3.1. aspetos gerais**

É aplicável o disposto no anexo I, pontos 4, 8 e 9, apêndices 1 e 2, e nos anexos III, IV e V da Diretiva 97/68/CE.

3.2. Instalação do motor no veículo

A instalação do motor no veículo deve obedecer aos seguintes requisitos em relação à homologação do motor:

- 3.2.1. A depressão na admissão não deve exceder a especificada para o motor homologado.
- 3.2.2. A contrapressão no escape não deve exceder a especificada para o motor homologado.
- 3.3. Os elementos do veículo que podem influenciar as emissões poluentes devem ser concebidos, construídos e montados de modo a satisfazer, nas condições normais de utilização do veículo e apesar das vibrações a que possam estar sujeitos, os requisitos técnicos do presente regulamento.

4. Homologação

Para qualquer modelo de trator agrícola e florestal equipado com um motor para o qual tenha sido emitido um certificado de homologação em conformidade com o anexo I do presente regulamento ou uma homologação equivalente em conformidade com o anexo IV do presente regulamento, deve ser emitido um certificado de homologação em conformidade com o disposto no ato de execução adotado nos termos do artigo 68.º, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 167/2013.

ANEXO III

Requisitos em matéria de emissões sonoras no exterior**1. Níveis sonoros admissíveis no exterior****1.1. Instrumentos de medição**

O sistema de instrumentação, incluindo os microfones, cabos e para-brisas, se utilizados, devem satisfazer os requisitos de um instrumento da classe 1 constante da CEI 61672-1:2002. Os filtros devem cumprir os requisitos de um instrumento da classe 1 constantes da CEI 61260:1995.

1.2. Condições de medição

As medições relativas aos tratores agrícolas e florestais efetuam-se com o veículo sem carga, em ordem de marcha, numa zona livre e suficientemente silenciosa (ruído ambiente e ruído do vento inferiores em pelo menos 10 dB (A) ao ruído a medir).

Esta zona pode ser, por exemplo, um espaço aberto de 50 metros de raio, cuja parte central seja praticamente horizontal em pelo menos 20 metros de raio e revestida de betão, de asfalto ou de material similar; não deve estar coberta de neve pulverulenta, ervas altas, solo movediço ou cinzas.

O revestimento da pista de ensaio deve ser de natureza tal que os pneus não produzam um ruído excessivo. Esta condição só é válida para a medição do ruído no exterior provocado pelos tratores agrícolas e florestais em movimento.

As medições são feitas com tempo claro e vento fraco. Nenhuma outra pessoa para além do observador que fizer a leitura do aparelho deve ficar na proximidade do trator agrícola e florestal ou do microfone, porque a presença de espetadores pode influenciar sensivelmente as leituras do aparelho se se encontrarem na proximidade do veículo ou do microfone. Qualquer pico que pareça não ter relação com as características do nível sonoro geral não será tomado em consideração na leitura.

1.3. Método de medição**1.3.1. Medição do nível sonoro no exterior de tratores agrícolas e florestais em movimento**

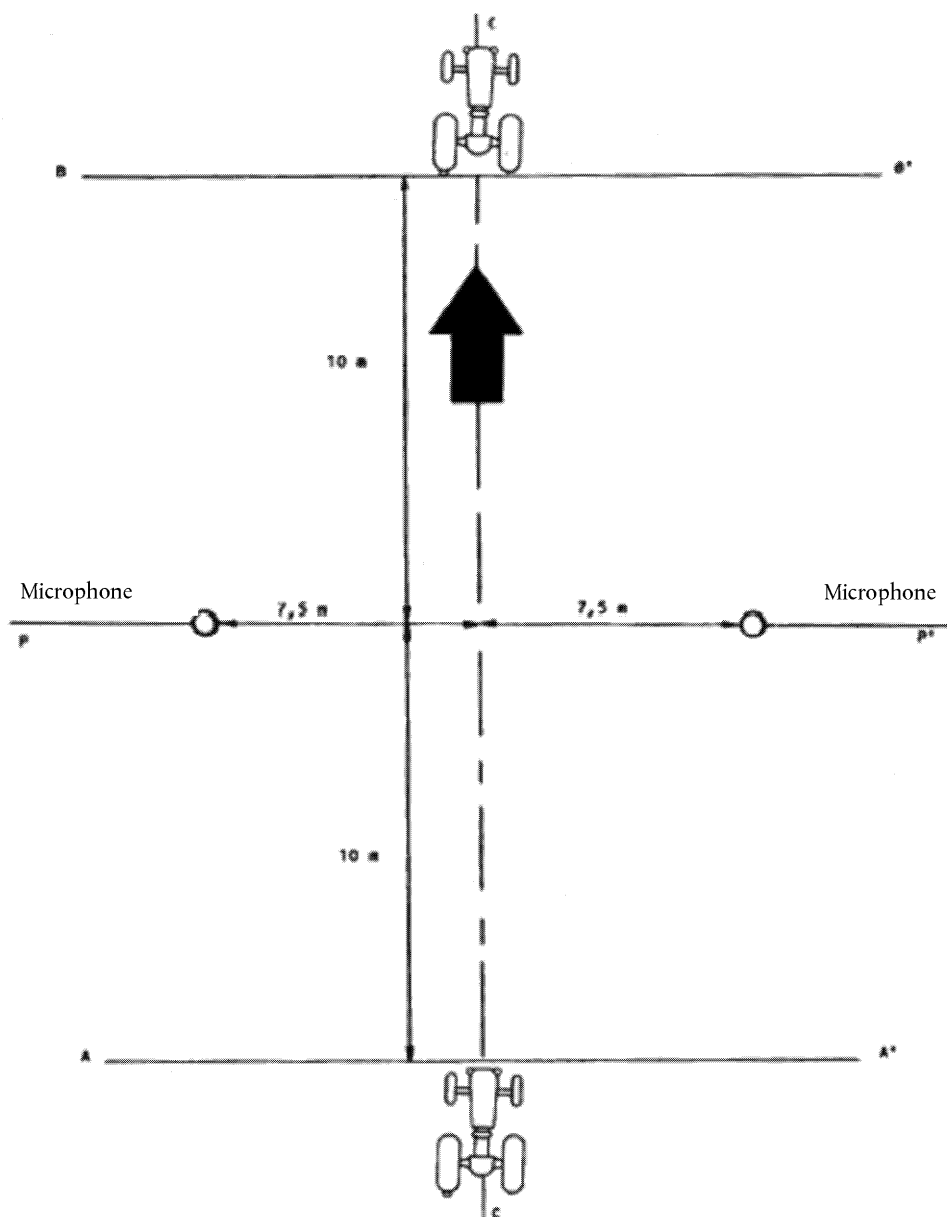
Efetuem-se pelo menos duas medições de cada lado do veículo. Podem fazer-se medições preliminares de regulação que não serão tomadas em consideração.

O microfone é colocado a 1,2 metros acima do solo e a uma distância de 7,5 metros do eixo de marcha CC do veículo, medido na perpendicular PP' a este eixo (figura 1).

Traçam-se duas linhas AA' e BB' na pista de ensaio, paralelas à linha PP' e situadas respetivamente a 10 metros à frente e atrás desta linha. Os veículos são conduzidos a velocidade estabilizada, nas condições especificadas a seguir, até à linha AA'. Neste momento, o comando dos gases será totalmente aberto tão rapidamente quanto seja prático, e mantido na posição mais aberta até que a retaguarda dos veículos atavesse a linha BB'; depois será fechado tão rapidamente quanto possível. Caso o trator agrícola ou florestal esteja acoplado a um reboque, este não deve ser tido em conta para determinar o momento em que a linha BB' é atravessada.

A intensidade sonora máxima assinalada constitui o resultado da medição.

Figura 1



- 1.3.1.1 A velocidade de ensaio deve ser igual a três quartos da velocidade máxima (v_{max}) de concepção declarada pelo fabricante, realizável com a relação de caixa mais alta utilizada para o movimento em estrada.
- 1.3.1.2 Interpretação dos resultados
- 1.3.1.2.1. Para se ter em conta as incertezas dos aparelhos de medição, o resultado de cada medição será constituído pelo valor lido no aparelho diminuída de 1 dB(A).
- 1.3.1.2.2. Consideram-se as medições válidas se o afastamento entre duas medições consecutivas dum mesmo lado do trator não for superior a 2 dB(A).
- 1.3.1.2.3. O valor retido será o resultado mais elevado das medições. No caso de este valor ser 1 dB (A) superior ao nível máximo admissível para a categoria à qual pertencer o veículo em ensaio, proceder-se-á a uma segunda série de duas medições. Três dos quatro resultados assim obtidos devem estar dentro dos limites prescritos.

1.3.2. Medição do nível sonoro no exterior de tratores agrícolas e florestais imobilizados

1.3.2.1 Posição do sonómetro

O ponto de medição será o ponto X indicado na figura 2 a uma distância de 7 metros da superfície mais próxima do veículo. O microfone deve estar colocado a 1,2 m acima do nível do solo.

1.3.2.2 Número de medições efetuadas: procede-se pelo menos a duas medições.

1.3.2.3 Condições de ensaio do trator agrícola e florestal

O motor de um trator agrícola e florestal sem regulador de velocidade será posto ao regime que dê um número de rotações equivalente a três quartos do número de rotações/minuto que corresponde à potência máxima do motor, segundo o fabricante. O número de rotações/minuto do motor será medido por meio de um instrumento independente, por exemplo, um banco de rolos e um taquímetro. Se o motor estiver equipado com um regulador de velocidade que impeça o motor de ultrapassar o número de rotações correspondente à sua potência máxima, deverá rodar à velocidade máxima permitida pelo regulador.

Levar-se-á o motor à sua temperatura normal de funcionamento antes de se proceder às medições.

1.3.2.4 Interpretação dos resultados

Todas as leituras do nível sonoro no exterior devem ser indicadas no relatório. A potência do motor deve ser registada de acordo com as disposições do artigo 9.º do presente regulamento. O estado de carga do trator agrícola e florestal deve igualmente ser indicado.

Consideram-se as medições válidas se o afastamento entre duas medições consecutivas dum mesmo lado do trator não for superior a 2 dB(A).

O valor mais elevado registado será considerado como o resultado da medição.

1.3.3. Disposições para o ensaio do nível sonoro no exterior de veículos C-cat equipados com lagartas metálicas em movimento

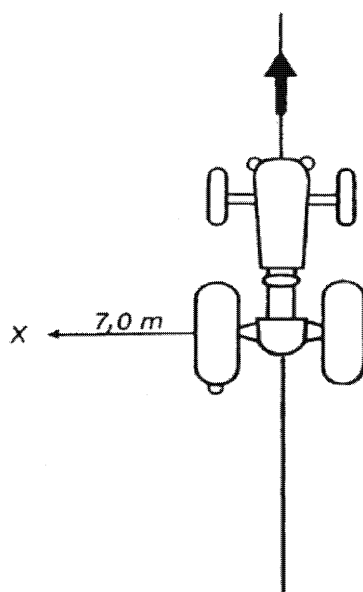
Para tratores agrícolas e florestais da categoria C equipados com lagartas metálicas, o ruído em movimento deve ser medido com os veículos com a sua massa sem carga em ordem de marcha a deslocar-se a uma velocidade constante de 5 km/h ($\pm 0,5$ km/h), com o motor à velocidade nominal sobre uma camada de areia húmida em conformidade com o ponto 5.3.2 da norma ISO 6395:2008. O microfone deve colocar-se em conformidade com as disposições do ponto 1.3.1. O valor referente ao ruído medido ficará registado no relatório de ensaio.

2. Sistema de escape (silenciador)

2.1. Se o trator agrícola e florestal possuir dispositivos destinados a reduzir o ruído do escape (silenciador), observar-se-ão os requisitos do presente ponto. Se a admissão do motor estiver equipada com um filtro de ar, necessário para assegurar o respeito pelo nível sonoro admissível, considerar-se-á este filtro como fazendo parte do silenciador e aplicar-se-lhe-ão também os requisitos do presente ponto 2.

A parte final do tubo de escape deve ser instalada de modo tal que os gases de escape não possam penetrar na cabina.

Figura 2

Posições de medição para tratores agrícolas e florestais imobilizados

- 2.2. O esquema do dispositivo de escape deve ser anexado à ficha de homologação do trator agrícola e florestal.
- 2.3. O silenciador deve ostentar uma referência de marca e uma de tipo, bem legíveis e indelévels.
- 2.4. Os materiais absorventes fibrosos só podem ser utilizados no fabrico de silenciadores se as seguintes condições forem cumpridas:
 - 2.4.1. Os materiais absorventes fibrosos não podem ser colocados nas partes do silenciador atravessadas pelos gases;
 - 2.4.2. Dispositivos apropriados devem garantir a manutenção no lugar de materiais absorventes fibrosos durante todo o período de utilização do silenciador.
 - 2.4.3. Os materiais absorventes fibrosos devem resistir a uma temperatura pelo menos 20 % superior à temperatura (graus C) de funcionamento que pode ocorrer no local do silenciador em que se encontram os materiais absorventes fibrosos.

ANEXO IV

Reconhecimento de homologações alternativas

As homologações que se seguem e, quando aplicável, as marcas de homologação, são reconhecidas como equivalentes a uma homologação nos termos do presente regulamento:

- a) no que se refere aos motores das categorias H, I, J e K (fase III-A), tal como especificados no artigo 9.º, n.º 3A e n.º 3B, da Diretiva 97/68/CE, as homologações efetuadas nos termos dos pontos 3.1, 3.2 e 3.3 do anexo XII da Diretiva 97/68/CE;
 - b) no que se refere aos motores das categorias L, M, N e P (fase III-B), tal como especificados no artigo 9.º, n.º 3C, da Diretiva 97/68/CE, as homologações efetuadas nos termos dos pontos 4.1, 4.2 e 4.3 do anexo XII da Diretiva 97/68/CE;
 - c) no que se refere aos motores das categorias Q e R (fase IV), tal como especificados no artigo 9.º, n.º 3D, da Diretiva 97/68/CE, as homologações efetuadas nos termos dos pontos 5.1 e 5.2 do anexo XII da Diretiva 97/68/CE.
-

ANEXO V

Disposições aplicáveis aos tratores agrícolas e florestais e respetivos motores colocados no mercado ao abrigo do regime de flexibilidade previsto no artigo 14.º**1. Ações a empreender pelo fabricante de tratores agrícolas e florestais.**

1.1. Exceto durante a fase III-B, um fabricante de tratores agrícolas e florestais que pretenda utilizar o regime de flexibilidade deve solicitar a autorização da entidade homologadora para introduzir os tratores no mercado de acordo com as disposições relevantes do presente anexo. O número de tratores agrícolas e florestais não deve exceder os limites previstos nos pontos 1.1.1 e 1.1.2. Os motores devem cumprir os requisitos referidos no artigo 9.º da Diretiva 97/68/CE.

1.1.1. O número de tratores agrícolas e florestais colocados no mercado no quadro do regime de flexibilidade não deve, para cada categoria de motor, ultrapassar 20 % do número anual de veículos colocados no mercado pelo fabricante com motores da gama de potência em questão (calculado como a média das vendas dos cinco últimos anos no mercado da União). Se um fabricante de veículos introduzir no mercado tratores agrícolas e florestais na União por um período inferior a cinco anos, a média deve ser calculada com base no período durante o qual o fabricante de veículos tiver introduzido no mercado tratores agrícolas e florestais na União.

1.1.2. Em alternativa ao ponto 1.1.1, o número de tratores agrícolas e florestais introduzidos no mercado no quadro do regime de flexibilidade não deve, em cada gama de potência, exceder os seguintes limites:

Gama de potência P do motor (kW)	Número de veículos
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P < 560$	50

1.2. Durante a fase III-B, um fabricante de tratores agrícolas e florestais que pretenda utilizar o regime de flexibilidade deve solicitar a autorização da entidade homologadora para introduzir os tratores no mercado de acordo com as disposições relevantes do presente anexo. O número de tratores agrícolas e florestais não deve exceder os limites previstos nos pontos 1.2.1 e 1.2.2. Os motores devem cumprir os requisitos referidos no artigo 9.º da Diretiva 97/68/CE.

1.2.1. O número de tratores agrícolas e florestais introduzidos no mercado no quadro do regime de flexibilidade não deve, para cada gama de potência, ultrapassar 40 % do número anual de tratores agrícolas e florestais introduzidos no mercado pelo fabricante com motores da categoria em questão (calculados como a média das vendas dos cinco últimos anos no mercado da União). Se um fabricante de veículos comercializar tratores agrícolas e florestais na União por um período inferior a cinco anos, a média deve ser calculada com base no período durante o qual o fabricante de veículos tiver comercializado tratores agrícolas e florestais na União.

1.2.2. Em alternativa ao ponto 1.2.1, o número de tratores agrícolas e florestais introduzidos no mercado no quadro do regime de flexibilidade não deve, em cada gama de potência, exceder os seguintes limites:

Gama de potência P do motor (kW)	Número de veículos
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P < 560$	125

- 1.3. O pedido apresentado pelo fabricante de veículos à entidade homologadora deve incluir a seguinte informação:
 - a) uma amostra das etiquetas que serão apostas a cada trator agrícola e florestal em que será instalado um motor introduzido no mercado ao abrigo do regime de flexibilidade. As etiquetas devem ostentar o seguinte texto: «trator agrícola e florestal n.º ... (de sequência dos veículos) DE... (número total de veículos na respetiva gama de potência) COM MOTOR N.º ... COM HOMOLOGAÇÃO (por exemplo, de acordo com as disposições da Diretiva 97/68/CE ou homologação alternativa reconhecida em conformidade com o anexo IV do presente regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão)»;
 - b) uma amostra da etiqueta adicional a apor ao motor ostentando o texto previsto no ponto 2.2.
- 1.4. O fabricante de tratores agrícolas e florestais deve fornecer à entidade homologadora todas as informações necessárias relativas à aplicação do regime de flexibilidade que esta solicite para tomar uma decisão.
- 1.5. O fabricante de veículos deve apresentar anualmente às entidades homologadoras dos Estados-Membros em cujos mercados o trator agrícola e florestal é introduzido um relatório sobre a aplicação do regime de flexibilidade de que beneficia. O relatório deve incluir dados cumulativos sobre o número de tratores agrícolas e florestais introduzidos no mercado ao abrigo do regime de flexibilidade, os números de série dos motores e dos tratores, bem como os Estados-Membros em que os tratores tenham sido postos em circulação. Este procedimento deve ser mantido enquanto um regime de flexibilidade estiver em curso, sem exceções.

2. **Ações a empreender pelo fabricante de motores**

- 2.1. Um fabricante de motores pode introduzir no mercado motores ao abrigo do regime de flexibilidade aprovado nos termos dos pontos 1 e 3.
- 2.2. O fabricante de motores deve apor nesses motores uma etiqueta com o seguinte texto: «Motor introduzido no mercado ao abrigo do regime de flexibilidade» nos termos dos requisitos estabelecidos no anexo XIII da Diretiva 97/68/CE.

3. **Ações a empreender pela entidade homologadora**

A entidade homologadora deve avaliar o teor do pedido de regime de flexibilidade e dos documentos apensos, informando, em seguida, o fabricante de tratores agrícolas e florestais da sua decisão de autorizar, ou não, o regime de flexibilidade solicitado.
