

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 4.10.2010
COM(2010) 542 final

2010/0271 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

Regulamento (UE) n.º .../2010 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EN

{SEC(2010) 1151}

{SEC(2010) 1152}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objectivos da proposta**

A expressão «veículos da categoria L» abrange uma ampla gama de tipos diferentes de veículos de duas, três ou quatro rodas; por exemplo, ciclomotores de duas ou três rodas, motociclos de duas ou três rodas e motociclos com carros laterais. Como exemplos de veículos de quatro rodas, também referidos como quadriciclos, podemos citar as motoquatro e os minicarros.

As disposições para homologação dos novos veículos da categoria L figuram presentemente na Directiva 2002/24/CE²¹ do Parlamento Europeu e do Conselho («directiva-quadro»). Além disso, uma série de directivas referidas na directiva-quadro contém disposições técnicas pormenorizadas relativas aos veículos da categoria L.

A Comissão identificou várias preocupações fundamentais associadas às disposições vigentes em matéria de homologação de novos veículos da categoria L, que é necessário abordar, nomeadamente:

- A complexidade do quadro jurídico;
- O nível de emissões e a sua parte crescente nas emissões totais dos transportes rodoviários, que estão a diminuir globalmente;
- Aspectos de segurança funcional dos veículos relacionados com os requisitos de homologação;
- A ausência de um quadro jurídico para os veículos equipados com novas tecnologias;
- A venda e matrícula de determinados veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas importados para o mercado da UE que não são conformes aos requisitos de homologação vigentes no que diz respeito à segurança funcional dos veículos e/ou à protecção do meio ambiente;

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

- Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho («directiva-quadro»)¹;
- Directivas:
93/14/EEC² 93/30/EEC³ 93/33/EEC⁴ 93/93/EEC⁵ 95/1/EC⁶

¹ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

² JO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

³ JO L 188 de 29.7.1993, p. 1.

⁴ JO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

97/24/EC⁷ 2000/7/EC⁸ 2002/51/EC⁹ 2009/62/EC¹⁰ 2009/67/EC¹¹
2009/78/EC¹² 2009/79/EC¹³ 2009/80/EC¹⁴ 2009/139/EC¹⁵

A legislação de homologação é abordada na iniciativa política «CARS 21»¹⁶. Essa iniciativa foi lançada em 2005 para efectuar uma revisão legislativa e política do sector automóvel com o propósito de servir de base às futuras opções estratégicas da Comissão. Uma das razões para a criação do grupo CARS 21 foi a preocupação expressa pelas partes interessadas da indústria automóvel de que o custo cumulativo da regulamentação afectasse negativamente a competitividade e tornasse os veículos desnecessariamente caros. No relatório final do grupo CARS 21¹⁷, conclui-se que, enquanto muita da legislação em vigor deveria ser mantida para protecção dos cidadãos e do meio ambiente, deveria ser levada a cabo uma simplificação de modo a racionalizar o quadro jurídico e rumar a uma harmonização internacional dos requisitos. O processo de simplificação foi planeado no «Commission second progress report on the strategy for simplifying the regulatory environment»¹⁸. Qualquer eventual iniciativa deve ser alinhada com esta estratégia.

Em consonância com a estratégia europeia para a qualidade do ar¹⁹, a União Europeia tem vindo a reforçar constantemente as normas aplicáveis às emissões dos veículos a motor, em especial de hidrocarbonetos, monóxido de carbono, óxidos de azoto e partículas. O mesmo acontece com o presente quadro jurídico proposto para os veículos da categoria L.

As medidas para homologação previstas por este quadro jurídico estão também em consonância com o Programa de acção europeu para a segurança rodoviária 2011-2020 e a Carta Europeia da Segurança Rodoviária 2000-2010²⁰. A Carta tinha como objectivo reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes rodoviários até 2010. Infelizmente, os condutores dos veículos da categoria L pertencem a um grupo vulnerável de utentes da estrada com as taxas de mortalidade e de acidentados mais elevadas entre todos os utentes da estrada.

Por último, a proposta integra igualmente várias disposições da Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²¹ relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, a fim de melhorar a implementação e execução do novo regulamento. Essas disposições especificam as responsabilidades dos operadores económicos no circuito comercial e as autoridades de fiscalização do mercado competentes, especialmente no que diz respeito à fiscalização do mercado pós-venda e ao controlo dos produtos que entram no

⁵ JO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

⁶ JO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

⁷ JO L 226 de 18-08-1997, p. 1.

⁸ JO L 106 de 03-05-2000, p. 1.

⁹ JO L 252 de 20-09-2002, p. 20.

¹⁰ JO L 198 de 30-07-2009, p. 20.

¹¹ JO L 222 de 25-08-2009, p. 1.

¹² JO L 231 de 03-09-2009, p. 8.

¹³ JO L 201 de 01-08-2009, p. 29.

¹⁴ JO L 202 de 04-08-2009, p. 16.

¹⁵ JO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

¹⁶ <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

¹⁷ <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

¹⁸ COM(2008) 33 final de 30.1.2008, proposta n.º 49, p. 32.

¹⁹ <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

²⁰ <http://www.erscharter.eu/>.

²¹ JO L 218 de 13-08-2008, p. 82.

mercado da União Europeia. Por conseguinte, são reforçados os requisitos aplicáveis a organismos e organizações nos quais os Estados-Membros possam delegar algumas das funções de avaliação dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, com vista a assegurar uma igualdade nas condições de concorrência e a evitar distorções neste domínio, eventualmente decorrentes de níveis de rigor e de desempenho díspares aplicados por estas terceiras partes aquando dos ensaios, inspecções ou avaliações dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que se pretende homologar.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

A Comissão Europeia lançou uma consulta pública procurando reunir os pareceres das partes interessadas nos seus projectos de propostas de nova legislação para a homologação dos veículos da categoria L. Foi publicado um documento de consulta²² para fornecer um contexto e solicitar opiniões sobre o novo quadro jurídico destinado a substituir o actual quadro jurídico vigente.

A consulta pública visou os grupos susceptíveis de ser mais afectados pela proposta de um novo quadro jurídico, incluindo as entidades homologadoras nos Estados-Membros, os fabricantes, fornecedores e consumidores. Foi publicada em inglês, francês e alemão num sítio Web especificamente concebido para o efeito.

A Comissão Europeia acusou a recepção de todas as respostas das partes interessadas à consulta e estas encontram-se disponíveis para consulta pública²³.

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos que responderam

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

A consulta pública teve lugar entre 22 de Dezembro de 2008 e 27 de Fevereiro de 2009 na Internet, abrangendo os possíveis aspectos controversos da proposta. Foram recebidas reacções dos Estados-Membros, dos fabricantes de veículos da categoria L e de componentes, das organizações do sector de transportes, das organizações representativas dos utentes, bem como de outras organizações não governamentais e de cidadãos a título individual.

Os elementos do projecto de proposta foram discutidos em várias reuniões do Grupo de Trabalho da Comissão Europeia (MVWG)²⁴ para os veículos da categoria L.

Por último, realizaram-se múltiplas reuniões bilaterais com cada uma das partes interessadas, em que os respectivos pontos de vista e pareceres puderam ser expressos livremente.

²² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf

²³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm

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

A Comissão Europeia recebeu 57 respostas à consulta efectuada na Internet. As partes interessadas colocaram um certo número de questões. Os resultados da consulta pública foram sintetizados num relatório²⁵ e apresentados e discutidos, em 29 de Junho de 2009, numa reunião do Grupo de Trabalho da Comissão Europeia para os veículos da categoria L (MVWG), tendo sido convidadas todas as partes interessadas a emitir observações.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta dá conta das questões concretas suscitadas e indica a forma como foram tomadas em consideração.

• **Avaliação do impacto**

Para cada um dos aspectos principais da proposta, foram analisadas diferentes opções, enumerando-se as possíveis vantagens e desvantagens do ponto de vista económico, ambiental, social e da segurança. No âmbito dessa análise, foram tidos em consideração tanto os aspectos quantitativo como qualitativo. Na fase seguinte, foram comparadas as diferentes opções e foi identificada e descrita a opção privilegiada ou uma combinação lógicas das duas opções privilegiadas. As opções privilegiadas constituem a base do novo regulamento-quadro.

O projecto de relatório foi examinado pelo Comité de Avaliação do Impacto e as recomendações no sentido do seu aperfeiçoamento foram incluídas, tanto quanto possível, no relatório final. O parecer do Comité de Avaliação do Impacto sobre esse relatório é publicado em conjunto com a presente proposta, tal como o relatório final de avaliação de impacto e o respectivo resumo.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• **Base jurídica**

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

• **Princípio da subsidiariedade**

Antes da instituição do sistema de homologação da UE para os veículos da categoria L, as normas eram instituídas a nível dos Estados-Membros. A legislação adoptada pelos Estados-Membros era frequentemente divergente e os fabricantes que comercializavam veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em diferentes mercados eram obrigados a adaptar a sua produção de acordo com os Estados-Membros a que os seus veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas se destinavam, tendo de os submeter a ensaios em cada um dos países em causa, o que significava uma perda de tempo e era oneroso. A disparidade entre as legislações nacionais constituía, conseqüentemente, um obstáculo ao comércio e tinha um efeito negativo na instituição e funcionamento do

²⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

²⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

mercado interno.

Por conseguinte, era necessário instituir directivas a nível da UE, especialmente para abordar as questões transfronteiriças relativas à segurança e às consequências adversas da poluição atmosférica a nível da saúde e do ambiente. Emissões elevadas em situações urbanas locais podem ser controladas pelas medidas instituídas individualmente pelos Estados-Membros, mas as emissões globais não se detêm nas fronteiras de um Estado-Membro. Esta preocupação de âmbito europeu só pode ser abordada através da adopção de medidas harmonizadas a nível da UE. A Directiva-quadro 2002/24/EC, que se baseava no artigo 95.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, foi concebida para esse efeito e para criar um mercado interno, assegurando simultaneamente um elevado nível de protecção da saúde, da segurança e do ambiente. Essa pretensão ainda é válida porquanto se revela necessária a acção da União Europeia para evitar a fragmentação do mercado interno e assegurar um nível de protecção elevado e equitativo em toda a Europa.

Uma outra fonte de valor acrescentado da legislação adoptada a nível da UE é o facto de permitir que a indústria beneficie de economias de escala através de requisitos jurídicos harmonizados: por exemplo, os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas podem ser fabricados para todo o mercado europeu, em vez de terem de ser adaptados para obter uma homologação nacional em cada Estado-Membro. Por outro lado, a adaptação do quadro jurídico ao progresso técnico assegurará um nível de igualdade entre fabricantes no tocante às novas tecnologias. Os consumidores beneficiarão de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas a preços mais baixos, pois estes últimos estão sujeitos a uma pressão constante, devido à concorrência a nível europeu.

Por último, o reforço das medidas de fiscalização do mercado contribuirá para garantir que o mesmo conjunto de normas será aplicável a todos os fabricantes que vendem ou são responsáveis pela entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas no mercado da UE e garantirá que os requisitos de homologação em matéria de protecção ambiental e de segurança dos veículos serão de facto eficazes.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que não excede o necessário para atingir o objectivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de segurança pública e de protecção do meio ambiente.

- **Escolha dos instrumentos**

Considera-se que a escolha de um regulamento-quadro é adequada já que garante a necessária conformidade, não exigindo transposição para a ordem jurídica dos Estados-Membros.

A proposta recorre à abordagem baseada em níveis distintos, que foi originalmente introduzida a pedido do Parlamento Europeu e usada noutras iniciativas legislativas no domínio da homologação UE de veículos a motor. Esta abordagem prevê a adopção de legislação em três fases:

- As disposições fundamentais e o âmbito de aplicação são definidos pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho através de um regulamento fundamentado no artigo 114.º do

TFUE deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário;

- As especificações técnicas associadas às disposições fundamentais são definidas em três actos delegados (artigo 290.º), adoptados através de um procedimento de comitologia:

(1) Um regulamento relativo aos requisitos em matéria de protecção do ambiente e desempenho do sistema de propulsão;

- Compatibilidade electromagnética;
- Procedimentos de ensaio para protecção do ambiente relacionados com as emissões de escape, emissões de gases com efeito de estufa e consumo de combustível.
- Velocidade máxima de projecto do motor, binário máximo e potência útil máxima do motor;
- Emissões sonoras;

(2) Um regulamento relativo a requisitos de segurança funcional e domínios correlacionados;

- Avisadores sonoros;
- Sistema de travagem, incluindo sistemas de travagem antibloqueio e sistemas de travagem combinada;
- Segurança eléctrica;
- Estruturas de protecção da frente e da retaguarda;
- Vidraças, limpa-pára-brisas e láva-vidros e dispositivos de degelo e de desembaciamento;
- Identificação dos comandos, avisadores e indicadores;
- Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa;
- Visibilidade à retaguarda;
- Fixações dos cintos de segurança e cintos de segurança;
- Pneus;
- Protecção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios da cabeça e portas do veículo;
- Limitação da velocidade de projecto do veículo;
- Integridade da estrutura do veículo.

(3) Um regulamento relativo a requisitos de construção do veículo:

- Medidas contra a transformação abusiva dos veículos;
 - Dispositivos de engate e fixações,
 - Dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada;
 - Saliências exteriores;
 - Reservatório de combustível;
 - Plataformas de carga;
 - Massas e dimensões;
 - Sistema de diagnóstico a bordo;
 - Pegas para passageiros e apoios de pés;
 - Informação sobre manutenção e reparação;
 - Espaço para montagem da chapa de matrícula da retaguarda;
 - Descansos;
 - Incrições regulamentares.
- Um acto de execução (artigo 291.º) institui as disposições administrativas, como a ficha de informação, as definições do certificado de homologação, o certificado de conformidade e os requisitos de conformidade da produção correlacionados, entre outras.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta de um regulamento-quadro não tem incidência no orçamento da União Europeia no que diz respeito às duas primeiras fases de redução dos valores-limite das emissões (Euro 4 e 5 para motociclos, Euro 3 e 4 para todas as outras categorias de veículos da categoria L). A terceira fase das emissões incluirá a norma Euro 6 para os motociclos e a norma Euro 5 para todos os outros veículos da categoria L (ciclomotores, triciclos e quadriciclos). Estes limites são absolutamente equivalentes aos limites de emissões Euro 5 para os veículos de passageiros. Está previsto um estudo de impacto ambiental suplementar para determinar os efeitos, a curto prazo, no meio ambiente das fases Euro 3, 4 e 5, assim como se a fase Euro 6 planeada é adequada no calendário previsto. Esse estudo será completado no período 2016-2017 e financiado através do orçamento da Comissão.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

O regulamento proposto incide sobre matérias relacionadas com o EEE (Espaço Económico Europeu), devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

Regulamento (UE) n.º .../2010 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²⁷,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, foi estabelecido um sistema abrangente de homologação CE para os veículos de duas e três rodas pela Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação desse tipo de veículos²¹. Esses princípios devem continuar a ser aplicados pelo presente regulamento e pelos seus actos delegados e actos de execução.
- (2) O sistema de homologação da UE foi concebido para permitir a cada Estado-Membro comprovar que cada modelo de veículo foi submetido às verificações previstas pelo presente regulamento, bem como pelos respectivos actos delegados e actos de execução, e que o seu fabricante obteve um certificado de homologação. Além disso, obriga os fabricantes a emitirem um certificado de conformidade para cada veículo produzido em conformidade com a homologação. Um veículo acompanhado desse certificado pode ser comercializado e matriculado para ser utilizado em todo o território da União.

²⁶ JO L [...] de [...], p. [...].

²⁷ JO L [...] de [...], p. [...].

- (3) O presente regulamento visa instituir regras harmonizadas para a homologação dos veículos da categoria L, com vista a assegurar o funcionamento do mercado interno. Os veículos da categoria L são veículos de duas, três ou quatro rodas, nomeadamente, veículos de duas rodas motorizados, triciclos, motoquatro de estrada e minicarros. Além disso, pretende simplificar o quadro jurídico em vigor, a fim de contribuir para uma parte menor e mais proporcionada no total das emissões dos transportes rodoviários, melhorar o nível geral de segurança, adaptar-se ao progresso técnico e reforçar as normas em matéria de fiscalização do mercado.
- (4) A Directiva 2002/24/CE e as suas directivas específicas foram consideravelmente alteradas por diversas vezes. Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, a Directiva 2002/24/CE e as suas directivas específicas devem ser revogadas e substituídas por um regulamento e por um pequeno número de actos delegados e actos de execução. O recurso a um regulamento deve assegurar a aplicação directa das disposições e permitir que sejam actualizadas com muito maior rapidez e eficácia para uma melhor adaptação ao progresso técnico.
- (5) No intuito de simplificar a legislação relativa à homologação em consonância com as recomendações do relatório CARS 21: «Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI»²⁸, é oportuno revogar todas as directivas específicas, sem, no entanto, reduzir o nível de protecção. Os requisitos previstos nessas directivas devem ser retomados pelo presente regulamento ou pelos respectivos actos delegados e, quando necessário, ser substituídas por referências aos regulamentos correspondentes da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), enquanto legislação incorporada no direito da União, em conformidade com o artigo 4.º da 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. O Acordo relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados e/ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto»)²⁹. A fim de reduzir os encargos administrativos do procedimento de homologação, deve permitir-se que os fabricantes de veículos obtenham a respectiva homologação nos termos do presente regulamento, quando aplicável, obtendo directamente a homologação nos termos de um ou mais dos regulamentos UNECE³⁰ pertinentes enumerados no anexo I ou nos diferentes actos delegados.
- (6) Por conseguinte, os regulamentos UNECE e as suas alterações a que a União Europeia adira em aplicação da Decisão 97/836/CE devem ser incorporados no procedimento de homologação UE, quer como requisitos aplicáveis à homologação UE de veículos, quer como alternativas à legislação da União em vigor. Mais concretamente, sempre que a União decidir integrar um regulamento UNECE nas disposições de homologação UE de veículos, em substituição de legislação da UE em vigor, deve ser delegada na Comissão a competência para adoptar as necessárias adaptações ao presente regulamento ou para aprovar os actos de execução necessários.

²⁸ COM (2007) 22 final.

²⁹ JO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

³⁰ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

- (7) O presente regulamento deve conter requisitos substantivos em matéria de protecção ambiental e segurança funcional dos veículos. Os principais elementos do presente regulamento baseiam-se nos resultados da avaliação de impacto³¹ e analisam as diferentes opções mediante a enumeração das possíveis vantagens e desvantagens do ponto de vista económico, ambiental, social e da segurança. No âmbito dessa análise, foram tidos em consideração tanto os aspectos quantitativo como qualitativo. Após comparação das diferentes opções e identificação das opções privilegiadas, foram seleccionadas as opções que constituem a base do presente regulamento.
- (8) O cumprimento dos objectivos do presente regulamento não deve ser afectado pela instalação de determinados sistemas, componentes e unidades técnicas após a venda, matrícula ou entrada em circulação dos veículos. Assim, devem ser tomadas medidas adequadas para garantir que os sistemas, componentes ou as unidades técnicas que possam ser montados em veículos e que sejam susceptíveis de prejudicar significativamente o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança funcional ou a protecção ambiental sejam submetidos a controlo prévio por uma entidade homologadora antes de serem vendidos, matriculados ou entrarem em circulação.
- (9) A Directiva 95/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de Fevereiro de 1995, relativa à velocidade máxima de projecto, ao binário máximo e à potência útil máxima do motor dos veículos a motor de duas ou três rodas²¹ introduziu a possibilidade de os Estados-Membros recusarem a primeira matrícula e as matrículas sucessivas, no seu território, de veículos com uma potência útil máxima superior a 74 kW. Diversos estudos científicos realizados não permitiram confirmar a correlação vaticinada entre segurança e limitação da potência absoluta. Por essa razão e para remover entraves internos ao comércio no mercado da União, esta opção não deve continuar a ser mantida. Outras medidas de segurança mais eficazes devem ser introduzidas para contribuir para a redução do elevado número de feridos e vítimas mortais entre os condutores de veículos de duas rodas motorizados em acidentes rodoviários na União.
- (10) O presente regulamento inclui um conjunto de requisitos de segurança e ambientais específicos. Por conseguinte, é importante instituir disposições que garantam que, nos casos em que um veículo representa um risco sério para os utentes ou o ambiente, o seu fabricante ou qualquer operador económico do circuito comercial adopte medidas de protecção eficazes, incluindo a retirada dos veículos do mercado, na acepção do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 Julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos³². As entidades homologadoras devem, pois, poder avaliar se essas medidas são ou não suficientes.
- (11) Tendo em vista simplificar e acelerar a legislação relativa ao processo de homologação, foi introduzida uma nova abordagem na União em matéria de legislação aplicável à homologação de veículos, segundo a qual o legislador, no processo legislativo ordinário, institui apenas as regras e princípios fundamentais e delega na Comissão a legislação relativa a aspectos técnicos pormenorizados. No que se refere aos requisitos substantivos, o presente regulamento deve, consequentemente, estabelecer apenas disposições fundamentais sobre segurança funcional e desempenho

³¹ [inserir hiperligação antes de publicação]
³² JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

ambiental, delegando na Comissão a competência para definir as disposições técnicas específicas.

- (12) A fiscalização do mercado no sector automóvel e, em especial, no segmento dos veículos da categoria L deve ser melhorado aperfeiçoando as disposições que regem a conformidade da produção e especificando as obrigações dos operadores económicos no circuito comercial. Em particular, devem ser clarificados o papel e as responsabilidades das autoridades nos Estados-Membros responsáveis pela homologação e fiscalização do mercado e reforçados os requisitos relativos à competência, obrigações e desempenho dos serviços técnicos que executam a homologação dos veículos. O cumprimento dos requisitos de homologação e a conformidade da produção previstos pela legislação que rege o sector automóvel deve continuar a ser a principal responsabilidade das entidades homologadoras, ao passo que a fiscalização do mercado pode ser uma competência partilhada por diferentes autoridades nacionais.
- (13) A fim de evitar práticas abusivas, qualquer procedimento simplificado aplicável a veículos produzidos em pequenas séries deve ser limitado a casos de produção muito restrita. Por este motivo, é necessário definir com precisão o conceito de «pequena série» no que se refere ao número de veículos matriculados e que entraram em circulação.
- (14) A fim de assegurar que o processo de controlo de conformidade da produção foi aplicado e funciona correctamente, os fabricantes devem ser sujeitos a inspecções regulares por parte da entidade competente ou de um serviço técnico com as necessárias qualificações, designado para o efeito.
- (15) Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis às violações do disposto no presente regulamento e assegurar a respectiva aplicação. As sanções devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.
- (16) O artigo 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia prevê que as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução da Comissão sejam estabelecidos previamente num regulamento aprovado pelo processo legislativo ordinário. Na pendência da adopção desses novos regulamentos, continua a aplicar-se a Decisão 1999/468/CE do Conselho³³, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão, com a excepção do procedimento de regulamentação com controlo, que deixou de ser aplicável.
- (17) Devem ser conferidos poderes à Comissão para adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do TFUE no que se refere, nomeadamente, à segurança funcional e aos ensaios em matéria de desempenho ambiental, ao acesso à informação sobre manutenção e reparação e à designação dos serviços técnicos, bem como às funções específicas autorizadas destes últimos, a fim de complementar ou alterar determinados elementos não essenciais dos actos legislativos por meio de disposições de aplicação geral. Estes poderes não devem permitir a alteração das datas de aplicação definidas no anexo IV ou dos valores-limite das emissões, conforme constantes do anexo VI. As

³³ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

alterações dessas datas ou desses valores devem ser efectuadas por meio do processo legislativo ordinário, previsto no artigo 114.º do TFUE.

- (18) A Comissão deve, por conseguinte, ser habilitada a aprovar um acto de execução em conformidade com o artigo 291.º do Tratado, a fim de estabelecer condições uniformes de execução do presente regulamento no que concerne à lista de informações a fornecer aquando da apresentação do pedido de homologação, aos procedimentos de homologação, aos modelos para placas suplementares de fabricantes, aos certificados de homologação UE, à lista das homologações emitidas, ao sistema de numeração para homologações UE e aos processos para assegurar a conformidade da produção. No tocante a estes aspectos, são necessárias condições uniformes para aplicação nos Estados-Membros, no intuito de velar pelo correcto funcionamento do mercado interno, facilitando o reconhecimento mútuo de decisões administrativas tomadas nos diferentes Estados-Membros – especialmente, das homologações – e a aceitação de documentos emitidos pelos fabricantes de veículos (mais precisamente, dos certificados de conformidade).
- (19) Atendendo a que o objectivo de completa harmonização do mercado interno através da introdução de um regime de homologação UE obrigatório para os veículos da categoria L não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção, ser alcançado mais adequadamente ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esse objectivo.
- (20) As seguintes directivas devem ser revogadas:
- Directiva 2009/139/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Novembro de 2009, relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas³⁴;
 - Directiva 2009/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas³⁵;
 - Directiva 2009/79/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativa ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas (versão codificada)³⁶;
 - Directiva 2009/78/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas³⁷;
 - Directiva 2009/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativa à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos a motor de duas ou três rodas³⁸;

³⁴ JO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

³⁵ JO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

³⁶ JO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

³⁷ JO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

³⁸ JO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

- Directiva 2009/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativa à localização, para efeitos de montagem, da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas³⁹;
- Directiva 2002/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Julho de 2002, relativa à redução do nível de emissões poluentes dos veículos a motor de duas e três rodas e que altera a Directiva 97/24/CE⁴⁰;
- Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴¹ e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho;
- Directiva 2000/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Março de 2000, relativa ao indicador de velocidade dos veículos a motor de duas ou três rodas e que altera a Directiva 92/61/CEE do Conselho relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴²;
- Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1997, relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴³;
- Directiva 95/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de Fevereiro de 1995, relativa à velocidade máxima de projecto, ao binário máximo e à potência útil máxima do motor dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴⁴;
- Directiva 93/93/CEE do Conselho, de 29 de Outubro de 1993, relativa às massas e dimensões dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴⁵;
- Directiva 93/33/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴⁶;
- Directiva 93/30/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor de duas ou três rodas⁴⁷;
- Directiva 93/14/CEE do Conselho, de 5 de Abril de 1993, relativa à travagem dos veículos a motor de duas e três rodas.⁴⁸

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

³⁹ JO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

⁴⁰ JO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

⁴¹ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁴² JO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

⁴³ JO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

⁴⁴ JO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

⁴⁵ JO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

⁴⁶ JO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

⁴⁷ JO L 188 de 29.7.1993, p. 11.

⁴⁸ JO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

CAPÍTULO I

OBJECTO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento estabelece as disposições técnicas e administrativas para a homologação e a fiscalização do mercado de todos os veículos novos mencionados no artigo 2.º, n.º1.
2. O presente regulamento institui igualmente os requisitos relativos à venda e à entrada em circulação de sistemas, componentes ou unidades técnicas destinados a veículos homologados nos termos do presente regulamento.
3. O presente regulamento não prejudica a aplicação da legislação pertinente da União sobre segurança funcional dos veículos e desempenho ambiental.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável à homologação de todos os veículos novos de duas ou três rodas e quadriciclos, conforme descrito no artigo 4.º e no anexo I (em seguida designados «veículos da categoria L»), destinados a circular em vias rodoviárias públicas, incluindo os que foram concebidos e construídos em várias fases, e à homologação de modelo/tipo e à homologação individual de sistemas, componentes e unidades técnicas projectados e fabricados para esses veículos.
2. O presente regulamento não é aplicável aos seguintes veículos:
 - a) Veículos com uma velocidade máxima de projecto não superior a 6 km/h;
 - b) Veículos destinados exclusivamente a ser utilizados por pessoas com deficiências físicas;
 - c) Veículos destinados exclusivamente a ser conduzidos por peões;
 - d) Veículos destinados exclusivamente a ser utilizados em competições em estrada ou todo-o-terreno;
 - e) Veículos destinados exclusivamente às forças armadas, aos serviços de polícia, aos serviços de defesa civil, aos bombeiros ou aos organismos de obras públicas;
 - f) Tractores agrícolas ou florestais, definidos na Directiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁹, as máquinas abrangidas pelas Directivas

⁴⁹ JO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

2006/42/CE⁵⁰ e 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵¹ e os veículos a motor abrangidos pela Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵²;

- g) Veículos concebidos essencialmente para ser utilizados fora das estradas ou em superfícies não pavimentadas;
- h) Ciclos com pedalagem assistida, equipados com um motor eléctrico auxiliar com uma potência nominal máxima contínua de 0,25 kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente e finalmente interrompida quando a velocidade do veículo atinge 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar;
- i) Veículos auto-equilibrados;
- j) Veículos não equipados com, pelo menos, um lugar sentado.

Artigo 3.º **Definições**

Para efeitos do disposto no presente regulamento e nos actos enumerados no anexo II, salvo disposição em contrário neles prevista, são aplicáveis as seguintes definições:

1. «Homologação» designa o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica autónoma cumpre as disposições administrativas e aos requisitos técnicos aplicáveis;
2. «Certificado de homologação» designa o documento através do qual uma entidade homologadora certifica oficialmente a homologação de um modelo de veículo, de um tipo de sistema, componente ou unidade técnica autónoma;
3. «Homologação de veículo completo» designa uma homologação através da qual a entidade homologadora certifica que um veículo completo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;
4. «Homologação UE» designa o procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica autónoma cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento;
5. «Certificado de homologação UE» designa o certificado baseado no modelo constante do acto de execução adoptado ao abrigo do presente regulamento ou no formulário de comunicação incluído nos regulamentos UNECE aplicáveis e enumerados nos actos delegados;

⁵⁰ JO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

⁵¹ JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

⁵² JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

6. «Homologação de sistema» designa um processo de homologação através do qual uma entidade homologadora certifica que um sistema montado num veículo de um modelo específico cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis.
7. «Homologação de um tipo de unidade técnica autónoma» designa o processo de homologação através do qual uma entidade homologadora certifica que uma unidade técnica autónoma cumpre as disposições administrativas e requisitos técnicos aplicáveis relativamente a um ou mais modelos de veículos especificados;
8. «Homologação de componente» designa um tipo de homologação em que uma entidade homologadora certifica que um componente de veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;
9. «Homologação nacional» designa um procedimento de homologação instituído pela legislação nacional de um Estado-Membro, sendo a validade dessa homologação limitada ao território desse Estado-Membro;
10. «Certificado de homologação individual» designa o documento através do qual a entidade homologadora certifica oficialmente a homologação de um determinado veículo;
11. «Certificado de conformidade» designa o documento baseado no modelo de certificado constante do acto de execução e que é emitido pelo fabricante do veículo para certificar que, no momento em que foi completado, o veículo em causa correspondia ao modelo homologado nos termos do presente regulamento;
12. «Veículo de base» designa qualquer veículo abrangido pelo presente regulamento utilizado na fase inicial de um procedimento de homologação multifaseada;
13. «Veículo incompleto» designa qualquer veículo que deve passar, pelo menos, por mais uma fase de acabamento para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
14. «Veículo completado» designa qualquer veículo resultante do procedimento de homologação multifaseada que cumpra os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
15. «Veículo completo» designa qualquer veículo que não necessite de ser completado para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
16. «Sistema» designa um conjunto de dispositivos combinados para desempenhar uma ou mais funções específicas num veículo e que está sujeito à aplicação das disposições do presente regulamento, ou de qualquer um dos seus actos delegados ou de execução;
17. «Componente» designa um dispositivo sujeito aos requisitos do presente regulamento ou qualquer dos actos delegados ou de execução, destinado a ser parte de um veículo e que pode ser homologado separadamente de um veículo em conformidade com o presente regulamento e com os seus actos delegados ou de execução;

18. «Unidade técnica» designa uma combinação de dispositivos, sujeita aos requisitos do presente regulamento ou dos seus actos delegados e de execução, destinada a fazer parte de um veículo e que pode ser homologada separadamente em conformidade com o presente regulamento e com os seus actos delegados ou de execução.
19. «Segurança funcional» designa a ausência de um risco inaceitável de danos corporais ou danos para a saúde humana devido a acidentes causados pelo mau funcionamento ou funcionamento deficiente de componentes, sistemas ou unidades técnicas mecânicos, hidráulicos, pneumáticos, eléctricos e/ou electrónicos.
20. «Dispositivo de controlo da poluição» designa os componentes de um veículo que controlam e/ou limitam as emissões de tubo de escape e/ou por evaporação:
21. Um «lugar sentado» designa um espaço declarado pelo fabricante como podendo nele instalar o manequim humano de percentil 50 ou um selim.
22. «Motor de ignição por compressão» designa um motor de combustão que funciona de acordo com os princípios do processo de combustão «diesel» e é designado abreviadamente como «motor CI».
23. «Motor de ignição comandada» designa um motor de combustão que funciona de acordo com os princípios do ciclo de Otto e é designado abreviadamente como «motor PI».
24. «Veículo híbrido» designa um veículo a motor equipado com, pelo menos, dois conversores de energia diferentes e dois sistemas diferentes de armazenagem de energia (no veículo) para assegurar a sua propulsão.
25. «Veículo eléctrico híbrido» designa um veículo híbrido que, para efeitos de propulsão mecânica, extrai energia a partir de ambas as seguintes fontes de energia armazenada a bordo do veículo:
- a) Um combustível consumível;
 - b) Um dispositivo de armazenamento de energia eléctrica;
26. «Propulsão» designa um motor de combustão, eléctrico, qualquer aplicação híbrida ou combinação destes tipos de motores ou qualquer outro tipo de motor;
27. «Dispositivo manipulador» designa qualquer elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade e/ou carga do motor, às mudanças de velocidade, à depressão no colectador de admissão ou a qualquer outro parâmetro e destinado a activar, modular, atrasar ou desactivar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões e do sistema de pós-tratamento dos gases de escape e que reduz a eficácia do controlo das emissões em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo.
28. «Durabilidade» designa a capacidade de duração de componentes e sistemas, de modo que os limites de emissões aplicáveis possam ainda ser cumpridos após uma determinada quilometragem, definida no anexo VII, e que a segurança funcional do veículo seja garantida durante toda a vida útil do veículo, se este for usado nas condições normais ou previstas para a sua utilização.

29. «Cilindrada do motor» designa:
- No que respeita aos motores de êmbolos de movimento alternado, a cilindrada nominal do motor;
 - No que respeita aos motores de êmbolos rotativos (Wankel), o dobro da cilindrada nominal do motor.
30. «Emissões por evaporação» designam os vapores de hidrocarbonetos emitidos pelo sistema de alimentação e de armazenamento de combustível de um veículo a motor que não sejam provenientes das emissões do tubo de escape.
31. «Ensaio SHED» designa um ensaio de um veículo num recinto hermético para determinações da evaporação; nesse recinto é realizado um ensaio especial de emissões por evaporação conforme definido num acto delegado.
32. «Sistema de combustível gasoso» designa um sistema composto de armazenamento de combustíveis gasosos, alimentação de combustível e componentes de comando instalados num motor, a fim de permitir que o motor possa funcionar a GPL, GNC ou hidrogénio como monocombustível, bicomcombustível ou multicomcombustível.
33. «Poluentes» designa as emissões de tubo de escape de monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO_x), expressos em equivalente de dióxido de azoto (NO₂), partículas (PM) e hidrocarbonetos (HC), pressupondo-se uma razão de:
- C₁H_{1,85} para a gasolina,
 - C₁H_{1,86} no que diz respeito ao combustível para motores diesel.
34. «Emissões de tubo de escape» designa as emissões de poluentes pelo tubo de escape do veículo.
35. «Partículas» designa componentes dos gases de escape recolhidos dos gases de escape diluídos a uma temperatura máxima de 325 °K (52 °C), por meio dos filtros descritos no procedimento de ensaio para o controlo da média das emissões de tubo de escape descrito num acto delegado.
36. «Ciclo de ensaios mundial para motociclos (*World Motorcycle Testing Cycle – WMTC*)» designa um ciclo de ensaios de emissões em laboratório harmonizado a nível mundial, conforme definido pelo regulamento técnico global da UNECE n.º 2.
37. «Fabricante» designa a pessoa ou organismo responsável perante a entidade homologadora por todos os aspectos do processo de homologação e autorização, por assegurar a conformidade da produção, sendo igualmente responsável pela fiscalização do mercado relativamente aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas por ele produzidos, independentemente de estar ou não envolvido directamente em todas as fases de fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica a submeter ao processo de homologação.
38. «Representante do fabricante» designa qualquer pessoa singular ou colectiva estabelecida na União, devidamente nomeada pelo fabricante para o representar junto

da entidade homologadora e para agir em seu nome relativamente a questões abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

39. «Importador» designa qualquer pessoa singular ou colectiva estabelecida na União que venda, matricule ou seja responsável pela entrada em circulação no mercado da UE de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica provenientes de um país terceiro.
40. «Distribuidor» designa qualquer pessoa singular ou colectiva dentro do circuito comercial, à excepção do fabricante ou importador, que venda, matricule ou seja responsável pela entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica no mercado da UE.
41. «Operador económico» designa o fabricante, o representante do fabricante, o importador ou o distribuidor.
42. «Entidade homologadora» designa a autoridade de um Estado-Membro, instituída ou nomeada por esse Estado-Membro e por este comunicada à Comissão, com competência no que se refere a todos os aspectos da homologação de um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica autónoma ou da homologação individual de um veículo, no que diz respeito ao processo de autorização, à emissão e, se for caso disso, à revogação de certificados de homologação, e para actuar como ponto de contacto para as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, para designar os serviços técnicos e para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção.
43. «Autoridade de fiscalização do mercado» designa a autoridade ou as autoridades competentes no Estado-Membro para a fiscalização do mercado no respectivo território.
44. «Autoridade nacional» designa uma entidade homologadora, uma autoridade de fiscalização do mercado ou qualquer outra autoridade num Estado-Membro com responsabilidades em matéria de homologação, matrícula, fiscalização do mercado ou controlo da importação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas abrangidos pelo presente regulamento.
45. «Serviço técnico» designa uma organização ou organismo nomeado pela entidade homologadora de um Estado-Membro como laboratório de ensaios, para realizar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade, para realizar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspecções em nome da entidade homologadora.
46. «Auto-ensaio» designa a realização de ensaios nas instalações próprias do fabricante e, bem assim, o registo dos resultados do ensaio e a entrega de um relatório com as conclusões à entidade homologadora, por parte de um fabricante que tenha sido designado como serviço técnico para avaliar o cumprimento de determinados requisitos;
47. «Método de ensaio virtual» designa a simulação em computador, incluindo cálculos que demonstrem que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica autónoma cumpre os requisitos técnicos do presente regulamento ou dos seus actos delegados

ou de execução, sem recurso à utilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica real.

48. «Sistema OBD» designa um sistema de diagnóstico a bordo que é um sistema de monitorização capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas num sistema ou componente, por meio de códigos de anomalia e informações ambientais armazenados na memória de um computador, comunicando esses dados mediante solicitação por um instrumento genérico de exploração e alertando o condutor para riscos graves a nível da segurança funcional e/ou do ambiente por meio da iluminação de um avisador óptico de avaria no painel de instrumentos.
49. «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos» designa toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspeção, inspeção periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelos fabricantes às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores a essa informação. Esta informação deve incluir toda a informação exigida para a instalação dos sistemas, componentes ou unidades autónomas em veículos.
50. «Operadores independentes» designa as empresas que não sejam oficinas de reparação ou representantes autorizados, directa ou indirectamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos a motor.
51. «Veículo novo» designa um veículo que cumpre uma das seguintes condições:
 - a) Nunca foi matriculado anteriormente, ou
 - b) Foi matriculado há menos de seis meses à data do pedido de homologação individual.
52. «Veículo de fim de série» designa qualquer veículo que integre um lote existente e não possa ser vendido, matriculado ou colocado em circulação, devido à entrada em vigor de novos requisitos técnicos ao abrigo dos quais não foi homologado.
53. «Veículo de duas rodas motorizado» designa um veículo de duas rodas a motor, incluindo velocípedes, ciclomotores e motociclos, cuja designação abreviada é «PTW».
54. «Triciclo motorizado» designa um veículo de três rodas motorizado que cumpre os critérios de classificação para os veículos da categoria L5e.
55. «Quadriciclo» designa um veículo de quatro rodas que cumpre os critérios de classificação para os veículos das categorias L6e e L7e.
56. «Veículo auto-equilibrado» designa um conceito de veículo baseado num equilíbrio instável que necessita de um sistema de controlo auxiliar para manter o equilíbrio, incluindo veículos a motor de uma roda, de duas rodas ou de duas lagartas.
57. «Motoquatro de estrada» designa um veículo de quatro rodas concebido para ser conduzido em estradas públicas pavimentadas e que cumpre os critérios aplicáveis a motoquatro ligeiras de estrada, categoria L6Ae, ou a motoquatro pesadas de estrada, categoria L7Ae.

58. «Reboque» designa um veículo sem propulsão própria, projectado e fabricado para ser rebocado por um veículo da categoria L.
59. «Rodas duplas» designa duas rodas montadas num mesmo eixo que são consideradas como um só eixo e cuja distância entre os centros das superfícies de contacto dessas rodas com o solo é igual ou inferior a 460 mm.
60. «Matrícula» designa a autorização administrativa para a entrada em circulação rodoviária de um veículo, o que implica a sua identificação e a emissão de um número de série correspondente, futuramente designado número de matrícula, a título permanente, temporário ou por um curto período de tempo.
61. «Entrada em circulação» designa a primeira utilização, para o fim a que se destina, no território da União, de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica abrangido pelo presente regulamento.
62. «Venda» designa qualquer transmissão da propriedade de um veículo, a título oneroso, do fabricante para o retalhista ou para o utilizador final.
63. «Disponibilização no mercado» designa qualquer fornecimento de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, pela primeira vez, para distribuição ou utilização no mercado da União no âmbito de uma actividade comercial, a título oneroso ou gratuito.
64. «Colocação no mercado» designa a disponibilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, pela primeira vez, na União.
65. «Modelo de veículo» designa um grupo de veículos pertencentes a uma categoria que não diferem entre si, pelo menos, no que diz respeito aos aspectos essenciais especificados em seguida, incluindo as suas variantes e versões:
- a) Categoria ou subcategoria;
 - b) Fabricante;
 - c) Quadro, armação, subarmação, plataforma ou estrutura a que estão acoplados os componentes principais;
 - d) Princípios de funcionamento para a sua propulsão;
 - e) Designação do modelo indicada pelo fabricante;
66. «Variante» designa um veículo ou um grupo de veículos do mesmo tipo que:
- a) Têm as mesmas características de base ou forma de carroçaria;
 - b) Têm a mesma propulsão e configuração de propulsão;
 - c) Caso um motor de combustão faça parte da propulsão, têm o mesmo ciclo de funcionamento do motor;
 - d) Têm o mesmo número e a mesma disposição dos cilindros;

- e) Têm o mesmo tipo de caixa de velocidades;
 - f) A diferença na massa em ordem de marcha entre valor mais baixo e mais elevado não é superior a 20% do valor mais baixo;
 - g) A diferença na massa máxima admissível entre o valor mais baixo e o mais elevado não é superior a 20% do valor mais baixo;
 - h) Têm uma unidade de propulsão cuja cilindrada (no caso das unidades de combustão) apresenta, entre o valor mais baixo e o mais elevado, uma variação não superior a 30 % do valor mais baixo;
 - i) Têm uma unidade de propulsão cuja potência de saída apresenta, entre o valor mais baixo e o mais elevado, uma variação não superior a 30 % do valor mais baixo;
67. «Versão» designa um veículo que consiste numa combinação de elementos indicados no dossiê de homologação referido no artigo 27.º, n.º 10.

Artigo 4.º
Categorias de veículos

1. Os veículos da categoria L incluem veículos a motor de duas, três ou quatro rodas das subcategorias indicadas nos parágrafos seguintes e no anexo I, incluindo velocípedes com motor, ciclomotores de duas ou três rodas, motociclos de duas ou três rodas, motociclos com carros laterais, motoquatro de estrada ligeiras ou pesadas e minicarros ligeiros ou pesados.
2. Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes categorias e subcategorias de veículos conforme definidas segundo os critérios enumerados no anexo I:
 - a) Categoria L1e (veículo a motor ligeiro de duas rodas), que se subdivide nas seguintes subcategorias:
 - i) Veículos da categoria L1Ae (velocípede com motor);
 - ii) Veículo L1Be (ciclomotor de duas rodas);
 - b) Veículo da categoria L2e (ciclomotor de três rodas);
 - c) Veículo da categoria L3e (motociclo de duas rodas), que se subdivide nas seguintes subcategorias:
 - i) Desempenho de motociclo⁵³, que se subdivide nas seguintes subcategorias:
 - Veículo da categoria A1 (motociclo de baixo desempenho);
 - Veículo da categoria A2 (motociclo de médio desempenho);

⁵³ JO 403 de 30.12.2006, reformulação da Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006, relativa à carta de condução, p. 21, definições relativas ao desempenho, categorias A1 e A2.

- Veículo da categoria A3 (motociclo de elevado desempenho);
- ii) Velocidade máxima de projecto do veículo:
 - igual ou superior a 130 km/h;
 - superior a 130 km/h;
- d) Veículos da categoria L4e (motociclo de duas rodas com carro lateral);
- e) Veículos da categoria L5e (triciclos motorizados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) Veículos da subcategoria L5Ae (triciclo);
 - ii) Veículos da subcategoria L5Be (triciclos comerciais), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - Veículos da subcategoria L5Be – U; triciclos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias;
 - Veículos da subcategoria L5Be – P; veículos concebidos e utilizados principalmente para o transporte de passageiros;
- f) Veículos da categoria L6e (quadriciclos ligeiros), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) Veículos da categoria L6Ae (motoquatro ligeiras de estrada);
 - ii) Veículos da categoria L6Be (minicarros ligeiros), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - Veículos da subcategoria L6Be – U; veículos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias;
 - Veículos da categoria L6Be – P; veículos concebidos e utilizados principalmente para o transporte de passageiros;
- g) Veículos da categoria L7e (quadriciclos pesados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) Veículos da subcategoria L7Ae (motoquatro pesada de estrada);
 - ii) Veículos da subcategoria L7Be (minicarros pesados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - Veículos da subcategoria L7Be – U; veículos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias;
 - Veículos da subcategoria L7Be – P; veículos concebidos e utilizados principalmente para o transporte de passageiros.

3. Os veículos da categoria L enumerados no n.º 2 são ainda classificados em conformidade com o sistema de propulsão do veículo nas seguintes subcategorias:
- a) Veículos equipados com um motor de combustão interna:
 - Ignição por compressão (IC);
 - Ignição comandada (PI);
 - b) Veículos equipados com um motor de combustão externo, uma turbina, um êmbolo rotativo, sendo que, para efeitos da conformidade com os requisitos ambientais e de segurança funcional, um veículo equipado com tais sistemas de propulsão é considerado idêntico a um veículo equipado com um motor de combustão interna PI;
 - c) Veículos equipados com um motor que funciona com ar pré-comprimido e não emitem níveis mais elevados de poluentes e/ou gases inertes do que os já presentes no ar ambiente, pelo que, para efeitos da conformidade com os requisitos de segurança funcional, esse veículo é considerado um veículo que funciona a combustível gasoso;
 - d) Veículo equipado com um motor eléctrico;
 - e) Veículos híbridos que combinam qualquer um dos sistemas de propulsão mencionados nas alíneas a), b), c) ou d) anteriores, ou qualquer combinação múltipla dessas configurações de sistemas de propulsão, incluindo motores múltiplos de combustão e/ou eléctricos.
4. No que diz respeito à classificação dos veículos da categoria L do n.º 2: Um veículo que não seja abrangido por uma dada categoria, por não corresponder, pelo menos, a um dos critérios estipulados para essa categoria, é abrangido pela categoria seguinte cujos critérios preencha. Esta disposição é aplicável aos seguintes grupos e subcategorias:
- a) Categoria L1e e suas subcategorias L1Ae e L1Be e categoria L3e e suas subcategorias L3e - A1, L3e - A2 e L3e - A3;
 - b) Categoria L2e e a categoria L5e e suas subcategorias L5Ae e L5Be;
 - c) Categoria L6e e suas subcategorias L6Ae e L6Be e categoria L7e e suas subcategorias L7Ae e L7Be;
 - d) Qualquer outra sequência lógica de categorias e/ou subcategorias proposta pelo fabricante e homologada pela entidade homologadora.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 5.º

Obrigações gerais dos Estados-Membros e das autoridades nacionais

1. Os Estados-Membros devem criar ou nomear as entidades homologadoras nacionais competentes em matéria de homologação e as autoridades de fiscalização do mercado competentes em matéria de fiscalização do mercado nos termos do presente regulamento. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão da criação e designação dessas autoridades nos termos do artigo 68.º

O acto de notificação das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado deve incluir o seu nome, endereço, incluindo o endereço de correio electrónico, e o respectivo domínio de competência.

2. As entidades homologadoras nacionais só devem autorizar a venda, a matrícula e a entrada em circulação de veículos, componentes e unidades técnicas que cumpram os requisitos do presente regulamento.
3. As entidades homologadoras nacionais não devem proibir, restringir ou impedir a matrícula de veículos, componentes ou unidades técnicas, nem a sua venda e entrada em circulação ou a sua utilização em estrada por motivos relacionados com aspectos da sua construção e funcionamento abrangidos pelo presente regulamento, se veículos, componentes ou unidades técnicas cumprirem os requisitos nele previstos.
4. Os Estados-Membros devem organizar e levar a cabo acções de fiscalização do mercado e inspecções de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que entram no mercado da União, em conformidade com o capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Artigo 6.º

Obrigações gerais das entidades homologadoras

1. As entidades homologadoras devem assegurar que os fabricantes que apresentam um pedido de homologação cumprem as obrigações que sobre eles impendem por força do presente regulamento.
2. As entidades homologadoras devem homologar apenas os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que cumpram os requisitos do presente regulamento.

Artigo 7.º

Obrigações gerais dos fabricantes

1. Os fabricantes devem garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por eles produzidos, ao serem vendidos ou ao entrarem em serviço, foram fabricados e homologados em conformidade com os requisitos enunciados no

presente regulamento e nos seus actos delegados e de execução, adoptados nos termos do presente regulamento. No caso de um processo de homologação multifaseado, cada fabricante é responsável pela homologação e pela conformidade da produção dos sistemas, componentes ou unidades técnicas adicionados na fase de acabamento do veículo em que intervém. Qualquer fabricante que altere componentes ou sistemas já homologados em fases anteriores é responsável pela homologação e pela conformidade da produção desses componentes e sistemas.

2. Os fabricantes que modifiquem um veículo incompleto de tal modo que o veículo passe a classificar-se numa categoria diferente de veículo, tendo como consequência a alteração dos requisitos legais cujo cumprimento já foi avaliado numa fase anterior da homologação, são também responsáveis por garantir a conformidade com os novos requisitos aplicáveis.
3. Para efeitos de homologação dos veículos, sistemas, componentes ou das unidades técnicas abrangidos pelo presente regulamento, os fabricantes estabelecidos fora do território da União devem nomear um único representante estabelecido no território da União para os representar junto da entidade homologadora.
4. Além disso, devem nomear um representante para efeitos de fiscalização do mercado, que pode ser o representante único mencionado no n.º 2 ou um outro representante.
5. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspectos do processo de homologação e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estarem ou não envolvidos directamente em todas as fases do fabrico de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.
6. Devem assegurar a existência de procedimentos para manter a conformidade das produções em série. Devem ser devidamente tidas em conta as modificações efectuadas no projecto ou nas características de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, bem como as alterações dos requisitos que constituíram a referência para a comprovação da conformidade de um produto.
7. Para além da marcação regulamentar e das marcações de homologação afixadas nos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por eles produzidos, em conformidade com o disposto no artigo 37.º, os fabricantes devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto nesses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, ou, se tal não for possível para os sistemas, componentes ou unidades técnicas, na embalagem ou num documento que acompanhe esses sistemas, componentes ou unidades técnicas. O endereço deve indicar um ponto único de contacto do fabricante.
8. Enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a responsabilidade do fabricante, este deve assegurar que as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

Artigo 8.º

Obrigações dos fabricantes relativamente à conformidade de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Os fabricantes que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica que tenham vendido ou que tenha entrado em circulação não é conforme ao disposto no presente regulamento, ou nos actos delegados e de execução adoptados nos termos do presente regulamento, devem tomar imediatamente as medidas correctivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa ou proceder à respectiva retirada ou recolha do mercado, se tal for considerado conveniente.
2. Além disso, se um veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresentar um risco, os fabricantes devem informar imediatamente desse facto as autoridades de fiscalização do mercado e as entidades homologadoras dos Estados-Membros em cujo mercado o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica foi vendido(a) ou entrou em circulação, fornecendo-lhes informações pormenorizadas especialmente no que se refere à não conformidade e às medidas correctivas aplicadas.
3. Os fabricantes devem disponibilizar às entidades homologadoras, durante um período mínimo de 10 anos, o dossiê de fabrico definido no artigo 25.º e os certificados de conformidade referidos no artigo 36.º
4. Mediante pedido fundamentado da autoridade nacional competente, os fabricantes devem facultar-lhe toda a informação e a documentação necessárias, numa das línguas oficiais do Estado-Membro a que pertence, para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica. Os fabricantes devem cooperar com a autoridade nacional competente, a pedido desta, no que se refere a qualquer acção para evitar os riscos decorrentes dos veículos, sistemas, componentes ou das unidades técnicas vendidos, matriculados ou que entraram em circulação.

Artigo 9.º

Obrigações do representante do fabricante no que diz respeito à fiscalização do mercado

O representante do fabricante para efeitos de fiscalização do mercado deve praticar os actos definidos no mandato conferido pelo fabricante. O mandato deve permitir ao representante, no mínimo:

- (1) Disponibilizar às entidades homologadoras, durante um período mínimo de 10 anos, o dossiê de fabrico definido no artigo 25.º e os certificados de conformidade referidos no artigo 36.º
- (2) Mediante pedido fundamentado de uma entidade homologadora, facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica;
- (3) Cooperar com as autoridades de fiscalização do mercado e/ou as entidades homologadoras, a pedido destas, em qualquer acção adoptada para evitar os riscos decorrentes de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica abrangidos pelo seu mandato.

Artigo 10.º
Obrigações gerais dos importadores

1. Os importadores só devem vender ou matricular veículos, componentes e unidades técnicas conformes no mercado da União.
2. Antes da venda, matrícula ou entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, os importadores devem assegurar-se de que foi concedida uma homologação UE a esse veículo, sistema, componente ou a essa unidade técnica. Os importadores devem assegurar-se de que o dossiê de homologação cumpre todos os requisitos constantes do artigo 27.º, n.º 10, que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica apresenta a marcação de homologação exigida, que vem acompanhado(a) dos documentos necessários, que é conforme ao disposto no artigo 7.º, n.º 7, e que o fabricante cumpriu os requisitos previstos no artigo 7.º, n.º 6.
3. Sempre que os importadores considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não está conforme aos requisitos do presente regulamento e, especialmente, se não corresponder ao modelo/tipo homologado ao abrigo do mesmo regulamento, não devem colocar o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica em causa no mercado até que seja garantida a sua conformidade. Além disso, devem informar o fabricante, as autoridades de fiscalização do mercado e as entidades homologadoras sempre que considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica em questão pode representar um risco.
4. Os importadores devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto no veículo, sistema, componente ou na unidade técnica, ou, se tal não for possível, na sua embalagem ou num documento que acompanhe o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica.
5. Os importadores devem assegurar que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica é acompanhado(a) das instruções e informações de segurança necessárias, numa das línguas oficiais do Estado-Membro em questão, conforme requerido pelo artigo 59.º.
6. Enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, os importadores devem assegurar que as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.
7. Sempre que considerado apropriado, em função do risco que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresente, os importadores devem, a fim de proteger a saúde e segurança dos consumidores, investigar e, se necessário, conservar um registo de reclamações, de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes e de recolhas de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, mantendo os distribuidores informados dessas acções de controlo.

Artigo 11.º
Obrigações dos importadores relativamente à conformidade de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Os importadores que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica que tenham vendido, matriculado ou que tenha entrado em circulação não é conforme ao disposto no presente regulamento devem tomar imediatamente as medidas correctivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa ou proceder à respectiva retirada ou recolha do mercado, se tal for considerado conveniente.
2. Se um veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresentar um risco, os importadores devem informar imediatamente desse facto as autoridades de fiscalização do mercado e as entidades homologadoras dos Estados-Membros em cujo mercado o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica foi colocado, fornecendo-lhes informações pormenorizadas especialmente no que se refere à não conformidade e às medidas correctivas aplicadas.
3. Por um período de 10 anos, os importadores mantêm um exemplar do certificado de conformidade à disposição das autoridades de fiscalização do mercado e das entidades homologadoras e asseguram que o dossiê de homologação mencionado no artigo 27.º, n.º 10, possa ser facultado a essas autoridades, mediante pedido.
4. Mediante pedido fundamentado da autoridade nacional competente, os importadores devem facultar-lhe toda a informação e a documentação necessárias, numa das línguas oficiais do Estado-Membro a que pertence, para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica. Os importadores devem cooperar com a referida autoridade, a pedido desta, no que concerne qualquer acção para eliminar os riscos decorrentes dos veículos, sistemas, componentes ou das unidades técnicas vendidos, matriculados ou são responsáveis pela entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou de uma unidade técnica.

Artigo 12.º

Obrigações gerais dos distribuidores

1. Os distribuidores devem agir com o devido cuidado em relação aos requisitos aplicáveis no caso da venda, matrícula ou entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.
2. Antes da venda, matrícula ou entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou de uma unidade técnica, os distribuidores devem verificar se o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica apresenta a placa regulamentar ou a marcação de homologação exigida, se vem acompanhado dos documentos e das instruções e informações de segurança necessários, nas línguas oficiais do Estado-Membro no qual o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica foi colocado no mercado, e ainda se o fabricante e o importador cumpriram os requisitos previstos no artigo 7.º, n.ºs 6 e 7, e no artigo 10.º, n.º 4.
3. Os distribuidores devem assegurar que, enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiverem sob a sua responsabilidade, as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

Artigo 13.º

Obrigações dos distribuidores relativamente à conformidade de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Sempre que os distribuidores considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não está conforme aos requisitos do presente regulamento, não devem vender ou matricular o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica em causa e devem impedir a sua entrada em circulação até que seja garantida a conformidade.
2. Os distribuidores que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica que tenham vendido, matriculado ou por cuja entrada em circulação sejam responsáveis não é conforme ao disposto no presente regulamento devem tomar imediatamente as medidas correctivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa ou proceder à respectiva retirada ou recolha do mercado, se tal for considerado conveniente.
3. Se o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica apresentar um risco, os distribuidores devem informar imediatamente deste facto as autoridades de fiscalização do mercado e as entidades homologadoras dos Estados-Membros em cujo mercado o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica foi vendido(a), matriculado(a) ou em cujo território deu entrada em circulação e pelo qual são responsáveis, bem como o fabricante e importador em causa.
4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os distribuidores devem facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica. Devem cooperar com essa autoridade, a pedido desta, no que se refere a qualquer acção para eliminar os riscos decorrentes dos veículos, sistemas, componentes ou das unidades técnicas vendidos, matriculados ou que entraram em circulação e pelos quais são responsáveis.

Artigo 14.º

Obrigações suplementares dos importadores e distribuidores

Para efeitos do presente regulamento, um importador ou distribuidor deve ser considerado um fabricante e é abrangido pelo disposto nos artigos 7.º e 9.º sempre que o importador ou distribuidor venda, matricule, ou seja responsável pela entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica já vendidos, matriculados ou que entraram em circulação sob o seu nome comercial ou marca ou se modificar um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica já vendidos, matriculados ou que já entraram em circulação de tal modo que a conformidade com os requisitos aplicáveis possa ser afectada.

Artigo 15.º
Identificação dos operadores económicos

A pedido das autoridades de fiscalização do mercado e das entidades homologadoras, os operadores económicos devem, durante um período de 10 anos, identificar as seguintes entidades:

- (1) Qualquer operador económico que lhes tenha fornecido um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica;
- (2) Qualquer operador económico a quem tenham fornecido um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica.

CAPÍTULO III
REQUISITOS SUBSTANTIVOS

Artigo 16.º
Requisitos substantivos gerais

1. Os veículos da categoria L e os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos devem cumprir os requisitos enumerados nos anexos II a VIII.
2. A fim de assegurar um elevado nível de segurança e de protecção do ambiente, a Comissão deve instituir requisitos técnicos detalhados, incluindo procedimentos de ensaio e valores-limite, sempre que aplicável, apenas para requisitos diferentes dos valores-limite ambientais e dos limiares enumerados nos anexos VI e VII do presente regulamento, por meio dos actos delegados nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º.

Artigo 17.º
Proibição de dispositivos manipuladores

A utilização de dispositivos manipuladores que reduzem a eficácia dos sistemas de segurança, de compatibilidade electromagnética, do sistema de diagnóstico a bordo, de redução das emissões sonoras ou poluentes é proibida. Um elemento de projecto não deve ser considerado um dispositivo manipulador se qualquer uma das seguintes condições estiver preenchida:

- (1) Caso se justifique a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo;
- (2) Se esse dispositivo não funcionar para além do necessário ao arranque do motor;
- (3) As condições de funcionamento estão incluídas, de forma substancial, nos procedimentos de ensaio para verificar se o veículo cumpre o disposto no presente regulamento e nos seus actos delegados e de execução.

Artigo 18.º

Medidas relativas a modificações no grupo motopropulsor

1. «Grupo motopropulsor» designa os componentes e sistemas de um veículo que geram energia e a transmitem à superfície da estrada, incluindo o(s) motor(es), os sistemas de gestão do(s) motor(es), ou qualquer outro módulo de comando, dispositivos de controlo da poluição, a transmissão e o seu comando, tanto um veio de transmissão como uma correia de transmissão ou corrente motriz, os diferenciais, a relação no diferencial e o pneu das rodas motrizes (raio).
2. Os veículos da categoria L devem ser objecto de medidas concebidas especificamente para evitar a transformação abusiva, que devem constar de um acto delegado sob a forma de um conjunto de requisitos e especificações técnicos destinados a:
 - a) Impedir modificações que possam afectar a segurança, especialmente através de um aumento do desempenho do veículo resultante da transformação abusiva do grupo motopropulsor, com o objectivo de aumentar o binário máximo e/ou a potência e/ou a velocidade máxima de projecto do veículo, declarada pelo seu fabricante à data da homologação;
 - b) Evitar danos potenciais para o ambiente.
3. A Comissão deve instituir os requisitos específicos relativos às medidas referidas no n.º 2 por meio de um acto delegado adoptado em conformidade com os artigos 76.º, 77.º e 78.º
4. Após uma modificação do grupo motopropulsor, o veículo deve cumprir os requisitos técnicos aplicáveis da categoria e subcategoria a que pertencia inicialmente ou, se aplicável, da nova categoria e subcategoria em vigor à data da venda, matrícula ou entrada em circulação do veículo original, incluindo as mais recentes alterações a esses requisitos.

Artigo 19.º

Requisitos gerais de sistemas de diagnóstico a bordo

1. Quatro anos após a data referida no segundo parágrafo do artigo 82.º, todos os veículos novos das subcategorias L1Be, L3e, L5e, L6Ae e L7Ae devem estar equipados com a primeira geração de um sistema de diagnóstico a bordo (OBD) que controle e transmita informações sobre a continuidade dos circuitos eléctricos, circuitos abertos ou curto-circuitos e a racionalidade dos circuitos dos sistemas de gestão do motor e do veículo (OBD I).
2. Seis anos após a data a que se refere o n.º 2 do artigo 82.º, todos os veículos novos das subcategorias L6Be e L7Be devem estar equipados com OBD I.
3. Oito anos após a data a que se refere o n.º 2 do artigo 82.º, todos os veículos novos devem estar equipados com OBD I.
4. Na sequência da confirmação por meio de uma decisão adoptada pela Comissão nos termos do artigo 21.º, n.º 4, oito anos após a data a que se refere o artigo 82.º, n.º 2,

todos os veículos novos das subcategorias L1Be, L3e, L5e, L6Ae e L7Ae devem igualmente estar equipados com a segunda geração de um sistema de diagnóstico a bordo (OBD II), que, além das funções do OBD I, controla não só as avarias totais, mas igualmente a deterioração dos sistemas, componentes ou das unidades técnicas durante a vida útil do veículo, desde que a sua eficácia em termos de custos tenha sido comprovada pelo estudo de impacto ambiental mencionado no artigo 21.º, n.ºs 4 e 5.

5. Os valores-limite das emissões do sistema OBD são definidos pormenorizadamente no anexo VI, parte B.
6. São conferidos poderes à Comissão para adoptar, nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º, um acto delegado em que se instituem disposições técnicas de carácter pormenorizado relativas aos sistemas de diagnóstico a bordo, incluindo requisitos funcionais aplicáveis ao sistema OBD e procedimentos de ensaio para os domínios enumerados nos números 1 a 5, a fim de assegurar um elevado nível de segurança funcional, de protecção ambiental e o mesmo nível de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos a todas as oficinas de reparação de veículos.

Artigo 20.º

Requisitos aplicáveis à segurança funcional dos veículos

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados de forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada. A segurança funcional do veículo deve ser garantida durante toda a vida útil do veículo, se este for usado nas condições normais ou previstas para a sua utilização.
2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis enunciados nos anexos II e VIII, bem como os requisitos aplicáveis em matéria de procedimentos de ensaio e de desempenho, conforme previsto por um acto delegado.
3. Os requisitos referidos nos n.ºs 1 e 2 são aplicáveis a veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, na medida em que for especificado que esses requisitos são aplicáveis à categoria de veículo indicada pelo presente regulamento.
4. A fim de assegurar um elevado nível de segurança, a Comissão deve instituir requisitos específicos relativos à segurança funcional dos veículos, incluindo procedimentos de ensaio e valores-limite, por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º.

Artigo 21.º

Requisitos aplicáveis ao desempenho ambiental

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos são concebidos, fabricados e montados de modo a minimizar o impacto sobre o ambiente. Os fabricantes devem assegurar que os veículos homologados cumprem os requisitos ambientais durante a vida útil do veículo, conforme indicado nos anexos V, VI e VII.

2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis em matéria de procedimentos e requisitos de ensaio a instituir pelo acto delegado mencionado no n.º 12.
3. Os fabricantes devem assegurar que os requisitos de homologação destinados a verificar a conformidade em matéria de durabilidade sejam cumpridos. Ao critério do fabricante, pode ser utilizado um dos seguintes procedimentos de ensaio de durabilidade, a fim de comprovar à entidade homologadora que o desempenho ambiental de um veículo homologado é duradouro.
 - a) Um ensaio de durabilidade real dos veículos, durante o qual estes devem percorrer uma distância determinada no anexo VII, parte A, e demonstrar à entidade homologadora que os requisitos previstos no presente regulamento, e nos seus actos delegados e de execução, são cumpridos durante a acumulação de quilometragem a intervalos regulares e no final da acumulação de quilometragem;
 - b) Ao multiplicar os factores de deterioração estabelecidos no anexo VII, parte B, pelos resultados dos ensaios ambientais de um veículo que acumulou mais de 100 km após de ter sido posto em funcionamento, no final da cadeia de produção; os resultados do cálculo devem ser inferiores aos valores-limite para protecção do ambiente previstos no anexo VI, parte A, e comprovar o seguinte:
 - O fabricante deve, no âmbito deste procedimento, demonstrar à entidade homologadora o desempenho ambiental de um veículo que acumulou mais de 100 km após ter entrado em funcionamento, no final da cadeia de produção, equipado com sistemas e componentes de desgaste rápido;
 - Quando utilizar este procedimento, o fabricante deve apresentar provas à entidade homologadora para comprovar a validade da correlação entre os dois procedimentos referidos nas alíneas a) e b) em matéria de durabilidade.
4. Em 1 de Janeiro de 2016, o mais tardar, a Comissão deve levar a cabo um estudo de impacto ambiental abrangente. O estudo deverá avaliar a qualidade do ar e a percentagem de poluentes correspondente aos veículos da categoria L e deverá abranger os requisitos dos ensaios dos tipos I, IV, V, VII e VIII, enumerados no anexo V. Deverá ainda coligir e avaliar os dados científicos mais recentes, as últimas descobertas científicas, bem como análises de modelização e de custo-eficácia, com o propósito de estabelecer medidas políticas definitivas através da confirmação das datas de aplicação dos valores-limite da Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6), previstos no anexo IV, assim como os requisitos ambientais da Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6), previstos nos anexos V, VI (A3), VI(B2), VI(C2) e os requisitos Euro 5 relativos à quilometragem relacionada com a durabilidade e os factores de deterioração, previstos no anexo VII.
5. Com base nos resultados do estudo de impacto ambiental, a Comissão deve confirmar:
 - a) As datas de aplicação dos valores-limite da Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6), previstas no anexo IV;

- b) Os valores-limite de emissão Euro 5 (para os motociclos da categoria L3e, Euro 6), previstos no anexo VI (A3) e os valores-limite das emissões para o sistema OBD previstos no anexo VI(B2);
 - c) Todos os veículos novos das (sub)categorias L3e, L5e, L6Ae e L7Ae devem, além da primeira geração de sistemas OBD (OBD I), estar igualmente equipados com a segunda geração de sistemas OBD (OBD II) na fase Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6);
 - d) Que devem ser introduzidos requisitos para o ensaio de controlo da conformidade dos veículos em circulação na fase Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6), para que (sub)categorias de veículos da categoria L deve ser introduzido o ensaio de controlo da conformidade dos veículos em circulação e em que data deverá tornar-se obrigatório para todos os veículos da categoria L. «Controlo da conformidade em circulação» significa submeter a ensaio os veículos que fazem parte da frota de mercado, a fim de verificar se as medidas técnicas adoptadas pelo fabricante continuam a ser de molde a assegurar que as emissões pelo tubo de escape e por evaporação são efectivamente reduzidas e se as medidas de segurança funcional e os níveis de desempenho em matéria de segurança correlacionados são realmente cumpridos, nos termos do presente regulamento, durante o tempo de vida normal dos veículos e em condições normais de utilização;
 - e) Quais das (sub)categorias L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be e L7Be, na fase Euro 5, devem ser submetidas apenas ao ensaio SHED ou, em alternativa, ser submetidas apenas ao ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível e da tubagem de alimentação de combustível, com os limites de ensaio indicados no anexo VI(C2);
 - f) As quilometragens associadas à durabilidade para a fase Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6), referidas no anexo VII(A), e os factores de deterioração para a Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6) referidos no anexo VII(B);
 - g) Determinar a exequibilidade dos requisitos para as emissões fora de ciclo, as datas de aplicação e as (sub)categorias para as quais esses requisitos devem ser introduzidos após a fase Euro 5 (para os motociclos L3e, Euro 6).
6. Os veículos de propulsão exclusivamente eléctrica e/ou os veículos de propulsão exclusivamente a ar pré-comprimido estão excluídos do âmbito de aplicação dos requisitos ambientais enumerados no anexo V, ensaios I a VIII. Esses veículos devem cumprir os requisitos funcionais aplicáveis aos sistemas OBD, conforme disposto no acto delegado, a fim de poderem ser reparados eficazmente em caso de avaria.
7. Os veículos alimentados a combustível gasoso devem cumprir os valores-limite de emissão aplicáveis para homologação, assim como os valores-limite das emissões do sistema OBD aplicáveis aos motores de ignição comandada (PI). Devem igualmente cumprir os procedimentos de ensaio e os requisitos correlacionados definidos no acto delegado referido no n.º 12. Os veículos alimentados a combustível gasoso com um sistema de propulsão monocombustível, bicomcombustível, ou multicomcombustível e/ou os

veículos híbridos eléctricos estão excluídos do âmbito de aplicação dos requisitos do ensaio SHED para determinar os valores de evaporação. Os veículos híbridos eléctricos e/ou os veículos alimentados a combustível gasoso que funcionam em associação com um motor de ignição comandada a gasolina, misturas de gasolina ou etanol devem cumprir apenas os requisitos de permeabilidade dos reservatórios de combustível e das condutas de alimentação de combustível estabelecidos no acto delegado referido no n.º 12.

8. Os veículos equipados com um motor CI que consomem apenas combustíveis pouco voláteis para motores diesel ou equivalentes de combustíveis para motores diesel devem ser excluídos do âmbito de aplicação dos requisitos e valores-limite para o ensaio de emissões por evaporação.
9. Os veículos da categoria L4e devem cumprir os requisitos ambientais instituídos no anexo V para os veículos da categoria L3e, sendo que, ao critério do fabricante, para os ensaios de tipos I, IV, VII e VIII do anexo V, podem ser submetidos a ensaio só o veículo de base motorizado, sem o carro lateral montado, ou o conjunto completo.
10. «Dispositivo de controlo da poluição de substituição» designa um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza destinados a substituir um dispositivo de controlo da poluição de origem e que podem ser homologados enquanto unidades técnicas autónomas, conforme definido nos actos delegados e de execução do presente regulamento.

Os fabricantes devem garantir que todos os dispositivos de controlo da poluição de substituição vendidos ou que entraram em circulação na União Europeia são homologados nos termos do presente regulamento.
11. Os requisitos referidos nos n.ºs 1 a 10 são aplicáveis a veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, em conformidade com o disposto no anexo II.
12. A fim de assegurar um elevado nível de protecção do ambiente, a Comissão deve instituir especificações técnicas pormenorizadas em matéria de protecção do ambiente, incluindo procedimentos de ensaio para os domínios enumerados nos n.ºs 2, 3, 4 e 5 por meio de um acto delegado, em conformidade com os artigos 76.º, 77.º e 78.º

Artigo 22.º

Requisitos ambientais suplementares relativos a emissões de gases com efeito de estufa e consumo de combustível

1. As emissões de CO₂ (dióxido de carbono) devem ser determinadas pelo fabricante através do ciclo de ensaios de emissões em laboratório aplicável e comunicadas à entidade homologadora. O consumo de combustível deve ser calculado, quer com base nos resultados de laboratório da entidade homologadora, quer medido e comunicado a essa entidade.
2. Os resultados da medição do CO₂ e o consumo de combustível calculado ou medido devem ser incluídos no dossiê de fabrico e ambos devem ser indicados também no certificado de conformidade.

Além da indicação no certificado de conformidade, os fabricantes devem assegurar que os dados relativos à emissão de CO₂ e ao consumo de combustível são fornecidos ao comprador do veículo na altura da aquisição de um veículo novo, sob o formato que considerem adequado.

3. A Comissão deve instituir os métodos de cálculo ou medição da emissão de CO₂ e do consumo de combustível por meio de um acto delegado, em conformidade com os artigos 76.º, 77.º e 78.º

CAPÍTULO IV

PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 23.º

Procedimentos de homologação UE

1. Ao requerer a homologação de um veículo, o fabricante pode optar por um dos seguintes procedimentos:
 - a) homologação fase a fase;
 - b) homologação unifaseada;
 - c) homologação multifaseada.

Para a homologação de sistemas, componentes e unidades técnicas, deve ser aplicado o procedimento de homologação unifaseado.

2. O procedimento de homologação fase a fase deve consistir na obtenção, em diversas fases, da totalidade dos certificados de homologação UE dos sistemas, componentes e unidades técnicas relativos ao veículo, que culmina, na fase final do procedimento, na homologação do veículo completo.
3. A homologação unifaseada é um procedimento que consiste na homologação do veículo no seu todo numa única operação.
4. No procedimento de homologação multifaseada, uma ou mais entidades homologadoras certificam que, consoante o estado de acabamento, um modelo de veículo incompleto ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento.

Deve ser concedida uma homologação multifaseada aos modelos de veículos incompletos ou completados que estejam em conformidade com as informações contidas no dossiê de fabrico e que cumpram os requisitos técnicos previstos nos actos aplicáveis enumerados no anexo II, tendo em conta o estado de acabamento do veículo.

A homologação para a fase final de acabamento só deve ser concedida depois de a entidade homologadora ter verificado se as homologações emitidas para o veículo incompleto certificam que o modelo de veículo homologado na fase final cumpre

todos os requisitos técnicos aplicáveis, à data em que a homologação foi emitida, à categoria de veículo a que a homologação de veículo completado é concedida.

A homologação multifaseada, mencionada no n.º 1, alínea c), é aplicável apenas aos veículos comerciais das subcategorias L5Be – U, L6Be – U e L7Be – U.

5. A escolha do procedimento de homologação não afecta os requisitos que o modelo de veículo homologado tem de cumprir no momento da emissão da homologação de veículo completo.
6. São conferidas à Comissão competências de execução, a fim de estabelecer os modelos para a descrição das modalidades relativas aos procedimentos de homologação previstos no artigo 73.º

Artigo 24.º

Pedido de homologação

1. O pedido de homologação deve ser apresentado pelo fabricante à entidade homologadora.
2. Para cada modelo de veículo, tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, só pode ser apresentado um único pedido junto de um único Estado-Membro.
3. Para cada modelo/tipo a homologar, deve ser apresentado um pedido separado.

Artigo 25.º

Dossiê de fabrico

1. O requerente deve fornecer à entidade homologadora um dossiê de fabrico.
2. O dossiê de fabrico deve incluir os seguintes elementos:
 - (1) Uma ficha de informação em conformidade com o modelo estabelecido pela Comissão nos termos do artigo 73.º;
 - (2) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informação exigida pelo acto de execução adoptado nos termos do artigo 73.º;
 - (3) Para veículos, indicação do procedimento escolhido nos termos do artigo 23.º, n.º 1.
3. O dossiê de fabrico pode ser fornecido em suporte papel ou suporte electrónico.

Artigo 26.º

Requisitos específicos em matéria de informação a fornecer no pedido de homologação ao abrigo dos diferentes procedimentos

1. Um pedido de homologação fase a fase deve ser acompanhado de um dossiê de fabrico nos termos do artigo 25.º e também por todo o conjunto de certificados de homologação requeridos por cada um dos actos aplicáveis enumerados no anexo II.

2. O pedido de homologação unifaseada deve ser acompanhado por um dossiê de fabrico nos termos do artigo 25.º que contém a informação pertinente respeitante aos actos enumerados no anexo II.
3. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2, devem apresentar-se as seguintes informações para efeitos da homologação multifaseada:
 - a) Na primeira fase, as partes do dossiê de fabrico e os certificados de homologação UE requeridos para um veículo completo que correspondem ao estado de acabamento do veículo de base;
 - b) Na segunda fase e fases subsequentes, as partes do dossiê de fabrico e os certificados de homologação UE que correspondem à fase de fabrico em curso, bem como uma cópia do certificado de homologação UE relativo ao veículo emitido na fase de fabrico precedente e informações pormenorizadas e completas sobre quaisquer modificações ou equipamentos adicionais do veículo;
4. A pedido devidamente justificado da entidade homologadora, o fabricante pode ser solicitado a prestar quaisquer informações suplementares, necessárias para possibilitar uma tomada de decisão sobre os ensaios exigidos ou para facilitar a realização desses ensaios.

CAPÍTULO V

REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 27.º *Disposições gerais*

1. As entidades homologadoras só devem conceder uma homologação UE depois de se assegurarem de que os procedimentos de conformidade da produção referidos no artigo 31.º foram realizados e se o modelo de veículo, o tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumprir os requisitos aplicáveis.
2. A homologação UE deve ser concedida em conformidade com os artigos 29.º, 30.º, 31.º e 32.º.
3. Se uma entidade homologadora considerar que um modelo de veículo, ou um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, muito embora conformes com as disposições aplicáveis, representa um sério risco para a segurança rodoviária ou prejudica gravemente o ambiente ou a saúde pública, pode recusar a concessão da homologação UE. Nesse caso, deve informar imediatamente desse facto as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão, enviando um dossiê detalhado em que se explicam as razões da decisão e se apresentam as provas correspondentes.

4. Os certificados de homologação UE devem ser numerados segundo um sistema harmonizado, conforme disposto no acto de execução adoptado nos termos do artigo 73.º
5. A entidade homologadora deve, no prazo de um mês, enviar às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros um exemplar do certificado de homologação UE, juntamente com os seus anexos, para cada modelo de veículo homologado. O exemplar pode ser em suporte electrónico.
6. A entidade homologadora deve informar de imediato as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros de qualquer decisão de recusa ou de revogação da homologação de um veículo, bem como dos fundamentos de tal decisão.
7. A entidade homologadora deve enviar trimestralmente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE dos sistemas, componentes ou unidades técnicas que tiver concedido, alterado, recusado ou revogado durante o período precedente.
8. Caso uma entidade homologadora de outro Estado-Membro assim o solicite, a entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE deve enviar a essa entidade homologadora, no prazo de um mês a contar da data de recepção desse pedido, um exemplar do certificado de homologação UE em causa juntamente com os seus anexos. O exemplar pode ser em suporte electrónico.
9. Caso a Comissão o solicite, a entidade homologadora deve enviar a informação referida nos n.ºs 5 a 8 também à Comissão.
10. A entidade homologadora deve elaborar um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico, acompanhado dos relatórios de ensaio e de todos os outros documentos apensos pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respectivas funções. O dossiê de homologação deve conter um índice do seu conteúdo, devidamente numerado ou marcado para identificar claramente todas as páginas e o formato de cada documento, de modo a registar as fases sucessivas de gestão da homologação UE; em particular, as datas das revisões e das actualizações.

Artigo 28.º

Disposições específicas relativas à emissão de uma homologação UE de veículo completo

1. O certificado de homologação deve conter, como anexos, os seguintes elementos:
 - a) Os dados a que se refere o artigo 27.º, n.º 10;
 - b) Os resultados dos ensaios;
 - c) Os nomes e espécime da assinatura das pessoas autorizadas a assinar certificados de conformidade e uma declaração relativa às respectivas funções na empresa.
2. O certificado de homologação deve ser emitido com base no modelo definido no acto de execução adoptado em conformidade com o artigo 73.º

3. No que diz respeito a cada modelo de veículo, a entidade homologadora deve:
 - a) Preencher todas as rubricas relevantes do certificado de homologação UE, incluindo a ficha de resultados dos ensaios apenas, em conformidade com o modelo previsto para esse certificado;
 - b) Compilar o índice do dossiê de homologação;
 - c) Entregar de imediato ao requerente o certificado preenchido, juntamente com os seus anexos.
4. No caso de uma homologação UE que, em aplicação do artigo 39.º, tenha sido objecto de restrições quanto à validade ou de derrogações quanto à aplicação de determinadas disposições do presente regulamento ou dos actos delegados e de execução adoptados ao abrigo do presente regulamento, essas restrições ou derrogações devem ser especificadas no certificado de homologação UE.

Se o fabricante optar por um procedimento de homologação unifaseada, a entidade homologadora deve estabelecer a lista de requisitos ou actos aplicáveis e anexar essa lista ao certificado de homologação UE.

Artigo 29.º

Disposições especiais aplicáveis a sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Deve ser concedida a homologação UE a um sistema que corresponda às características descritas no dossiê de fabrico e que cumpra os requisitos técnicos previstos nos actos aplicáveis enumerados na lista do anexo II.
2. Deve ser concedida a homologação UE de componente ou de unidade técnica a um componente ou unidade técnica que corresponda às características descritas no dossiê de fabrico e que cumpra os requisitos técnicos previstos nos actos aplicáveis enumerados na lista separada do anexo II.
3. Se os componentes ou as unidades técnicas, independentemente de se destinarem à reparação, assistência ou manutenção, estiverem igualmente abrangidos por uma homologação de sistema de um veículo, não é necessária uma homologação adicional do componente ou da unidade técnica, salvo disposição em contrário prevista nos actos aplicáveis constantes da lista do anexo II.
4. Se um componente ou uma unidade técnica cumprir a sua função ou apresentar uma característica específica apenas em ligação com outras partes do veículo, possibilitando, por conseguinte, a verificação do cumprimento dos requisitos apenas quando o componente ou a unidade técnica estiver a funcionar em conjunto com essas outras partes do veículo, o âmbito da homologação UE do componente ou da unidade técnica deve ser restringido em conformidade.

Nestes casos, o certificado de homologação UE deve especificar qualquer restrição relativa à utilização do componente ou da unidade técnica e indicar eventuais condições especiais de montagem.

Quando um componente ou uma unidade técnica forem montados pelo fabricante do veículo, o cumprimento das restrições à sua utilização e das condições de montagem aplicáveis deve ser verificado aquando da homologação do veículo.

Artigo 30.º

Ensaaios exigidos para a homologação UE

1. O cumprimento dos requisitos técnicos previstos no presente regulamento e nos actos enumerados no anexo II deve ser demonstrado por meio de ensaios adequados, realizados por serviços técnicos designados para o efeito.

Os procedimentos de ensaio referidos no primeiro período e o equipamento específico e instrumentos necessários para a realização desses ensaios são os descritos nos actos aplicáveis enumerados na lista do anexo II.

2. O fabricante deve pôr à disposição da entidade homologadora o número de veículos, componentes ou unidades técnicas exigido ao abrigo dos actos aplicáveis enumerados na lista do anexo II para a realização dos ensaios requeridos.
3. Os ensaios exigidos devem ser realizados em veículos, componentes e unidades técnicas representativos do modelo ou tipo a homologar.

Todavia, o fabricante pode seleccionar, com o acordo da entidade homologadora, um veículo, sistema, componente ou unidade técnica que, não sendo embora representativo do modelo ou tipo a homologar, reúna várias das características mais desfavoráveis no que respeita ao nível de desempenho exigido. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual como apoio para a tomada de decisão durante o processo de selecção.

4. Os métodos de ensaio virtual podem ser utilizados como alternativas aos métodos de ensaio referidos no n.º 1, mediante aprovação da entidade homologadora e a pedido do fabricante, relativamente aos requisitos enumerados nos actos delegados adoptados ao abrigo do presente regulamento.
5. Os métodos de ensaio virtual devem cumprir as condições enunciadas nos actos delegados adoptados ao abrigo do presente regulamento.
6. A fim de garantir que os resultados obtidos através de ensaios virtuais são tão significativos como os obtidos através de ensaios físicos, a Comissão deve instituir os requisitos cuja avaliação pode ser objecto de ensaios virtuais e enunciar as condições em que esses ensaios podem ser realizados, por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º

Artigo 31.º

Disposições relativas à conformidade da produção

1. A entidade homologadora que conceda uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as medidas adequadas para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades

técnicas, consoante o caso, produzidos estão em conformidade com o modelo ou tipo homologado.

2. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE deve adoptar as medidas necessárias relativas a essa homologação para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se as medidas constantes do n.º 1 continuam a ser adequadas e se os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, consoante o caso, produzidos continuam a estar em conformidade com o modelo ou tipo homologado.
3. Para verificar se um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica são conformes ao modelo ou tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE pode realizar qualquer das inspecções ou ensaios exigidos pelos requisitos regulamentares inerentes à homologação UE em amostras recolhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas instalações de produção. Disposições pormenorizadas sobre os procedimentos de verificação constarão do acto de execução adoptado nos termos do presente regulamento em conformidade com o disposto no seu artigo 73.º
4. Caso uma entidade homologadora que concedeu uma homologação UE apure que as medidas referidas no n.º 1 não são aplicadas, se afastam significativamente das disposições e planos de controlo aprovados, deixaram de ser aplicadas ou já não são consideradas adequadas, embora a produção prossiga, deve tomar as medidas necessárias para garantir que o procedimento relativo à conformidade da produção seja aplicado de forma correcta ou então deve revogar a homologação.
5. São conferidas à Comissão competências para adoptar o acto de execução que institui as disposições pormenorizadas relativas à conformidade da produção, nos termos do artigo 73.º

CAPÍTULO VI

ALTERAÇÃO DAS HOMOLOGAÇÕES UE

Artigo 32.º *Disposições gerais*

1. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que emitiu a homologação UE de qualquer alteração das informações registadas no dossiê de homologação.

Essa entidade homologadora deve decidir qual dos procedimentos previstos no artigo 33.º deve ser adoptado.

Sempre que necessário, a entidade homologadora pode decidir, após consulta do fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação UE.

2. O pedido de alteração de uma homologação UE deve ser apresentado exclusivamente à entidade homologadora que concedeu a homologação UE inicial.

3. Se a entidade homologadora considerar que, para fins da introdução de uma alteração, é necessário repetir as inspecções ou os ensaios, deve informar desse facto o fabricante.

Os procedimentos referidos no artigo 33.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspecções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos.

Artigo 33.º

Revisões ou extensões das homologações UE

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

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

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

- a) Forem necessárias novas inspecções ou novos ensaios;
- b) Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos;
- c) Forem aplicáveis novos requisitos, ao abrigo de qualquer um dos actos enumerados na lista do anexo II, relativos ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica homologados.

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

3. Sempre que for emitida uma revisão ou uma versão consolidada e actualizada, o índice do dossiê de homologação anexo ao certificado de homologação deve ser alterado em conformidade, de molde a indicar a data da extensão ou revisão mais recente, ou a data da consolidação mais recente da versão actualizada.

Artigo 34.º

Emissão e notificação das alterações

1. No caso de uma extensão, todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, os respectivos anexos e o índice do dossiê de homologação devem ser actualizados. O certificado actualizado e os seus anexos devem ser entregues de imediato ao requerente.

2. No caso de uma revisão, a entidade homologadora deve entregar de imediato ao requerente os documentos revistos ou a versão consolidada e actualizada, consoante os casos, incluindo o índice revisto do dossiê de homologação.
3. A entidade homologadora deve notificar qualquer alteração de um certificado de homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 27.º

CAPÍTULO VII

VALIDADE DA HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 35.º ***Caducidade***

1. As homologações UE são concedidas por um prazo de validade ilimitado.
2. A homologação UE de um veículo caduca em cada uma das seguintes situações:
 - a) Tornaram-se obrigatórios, por força de actos aplicáveis ao veículo homologado, novos requisitos para a venda, matrícula e entrada em circulação de novos veículos e não é possível actualizar a homologação em conformidade;
 - b) A produção do veículo homologado cessou de modo voluntário e definitivo;
 - c) A validade da homologação expirou por força de uma restrição especial nos termos do artigo 38.º
3. Caso uma única variante de um modelo ou uma versão de uma variante caduque, a caducidade da homologação UE do veículo em causa é limitada à variante ou versão em causa.
4. Quando cessar definitivamente a produção de um determinado modelo de veículo, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE do veículo.

Após a recepção da notificação referida no parágrafo anterior, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE para esse veículo deve informar do facto as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros no prazo um mês.

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

A entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve de imediato transmitir toda a informação pertinente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, a fim de permitir a aplicação, se for caso disso, do disposto no artigo 39.º.

A comunicação referida no segundo período deve especificar, em especial, a data de produção e o número de identificação do último veículo fabricado.

CAPÍTULO VIII

CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

Artigo 36.º

Certificado de conformidade

1. O fabricante, na sua qualidade de titular de um certificado de homologação UE de veículo completo, deve entregar um certificado de conformidade a acompanhar cada veículo completo, incompleto ou completado que é fabricado em conformidade com o modelo do veículo homologado.

Esse certificado deve ser entregue gratuitamente ao comprador, juntamente com o veículo. A sua emissão não deve depender de um pedido explícito ou da prestação de informação adicional ao fabricante.

2. O fabricante deve usar o modelo de certificado de conformidade adoptado pela Comissão nos termos do artigo 73.º
3. Salvo acordo diferente celebrado com o comprador do veículo, o certificado de conformidade deve ser redigido numa língua oficial do Estado-Membro no qual o veículo é comprado.
4. O certificado de conformidade é concebido de forma a impedir falsificações. Para o efeito, o papel utilizado deve ser protegido por grafismos coloridos ou por uma marca de água correspondente à marca de identificação do fabricante.
5. O certificado de conformidade deve ser preenchido na sua totalidade e não deve conter quaisquer restrições relativas à utilização do veículo, salvo as previstas no acto de execução adoptado nos termos do artigo 73.º
6. No caso de um veículo incompleto ou completado, o fabricante deve, no certificado de conformidade, preencher apenas os elementos que tenham sido acrescentados ou alterados na fase de homologação em curso e, se for caso disso, anexar ao certificado todos os certificados de conformidade emitidos na fase anterior.
7. O certificado de conformidade descrito no acto de execução do presente regulamento deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 39.º, n.º 2, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados, homologados nos termos do artigo 39.º (homologação provisória)».
8. O certificado de conformidade descrito no acto de execução do presente regulamento deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 41.º, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados homologados em pequenas séries» e, na sua proximidade imediata, o ano de produção, seguido de um número de série entre 1 e o limite estabelecido no quadro constante do acto de execução, com indicação, para cada ano de produção, da posição do veículo em causa no âmbito dos números de produção atribuídos nesse ano.

9. Sem prejuízo das disposições previstas no n.º 1, o fabricante pode transmitir dados ou informações contidas no certificado de conformidade, através de meios electrónicos, às autoridades nacionais.
10. Só o fabricante está autorizado a emitir duplicados do certificado de conformidade. A menção «duplicado» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todos os duplicados do certificado.

Artigo 37.º

Marcação regulamentar dos veículos e marca de homologação de componentes ou unidades técnicas

1. O fabricante de um veículo deve apor em cada veículo fabricado em conformidade com o modelo homologado, uma placa regulamentar requerida pelo acto delegado ou de execução aplicável, enumerado no anexo II.
2. O fabricante de um componente ou de uma unidade técnica, quer estes façam ou não parte de um sistema, deve apor, em cada componente ou unidade técnica fabricados em conformidade com o tipo homologado, a marca de homologação UE exigida pelo acto delegado ou de execução aplicável enumerado no anexo II.
3. No caso de não ser exigida a marca de homologação para um componente ou unidade técnica, o fabricante deve apor, pelo menos, o seu nome comercial registado ou marca registada, o número do tipo e um número de identificação.
4. A placa regulamentar e a marca de homologação UE devem ser conformes ao modelo definido no acto de execução, previsto no artigo 73.º, adoptado nos termos do presente regulamento.

CAPÍTULO IX
DERROGAÇÕES RELATIVAS A NOVAS TECNOLOGIAS OU
NOVOS CONCEITOS

Artigo 38.º

Derrogações relativas a novas tecnologias ou novos conceitos

1. O fabricante pode requerer uma homologação UE de tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais actos enumerados no anexo II.
2. A entidade homologadora deve conceder a homologação UE referida no n.º 1 se estiverem preenchidas cumulativamente as condições seguintes:
 - a) O pedido de homologação indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou novos conceitos em questão tornam incompatível o sistema, o componente ou a unidade técnica com um ou mais dos actos enumerados no anexo II;

- b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de segurança e de protecção ambiental da nova tecnologia e as medidas tomadas no sentido de garantir que é mantido, pelo menos, um nível equivalente de segurança e de protecção ambiental ao previsto pelos requisitos em relação aos quais se pretende a derrogação;
 - c) São apresentadas as descrições dos ensaios e dos resultados que provam que a condição da alínea b) está preenchida.
3. A concessão de uma derrogação para novas tecnologias ou novos conceitos deve ser sujeita a autorização pela Comissão por meio de uma decisão adoptada em conformidade com o procedimento referido no artigo 74.º, n.º 2.
 4. Enquanto se aguarda uma decisão da Comissão relativamente à concessão ou recusa de uma autorização, a entidade homologadora pode conceder uma homologação provisória, válida apenas no território do Estado-Membro em questão, aplicável ao modelo de veículo abrangido pela derrogação requerida, mas deve, de imediato, informar desse facto a Comissão e demais Estados-Membros por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.
 5. Qualquer outra entidade homologadora pode decidir aceitar no território do Estado-Membro pertinente a homologação provisória a que se refere o n.º 4.
 6. Se for caso disso, a autorização da Comissão referida no n.º 3 deve também especificar se está sujeita a quaisquer restrições. Em qualquer caso, a validade da homologação não deve ser inferior a 36 meses.
 7. Se a Comissão decidir recusar a autorização, a entidade homologadora deve informar de imediato o titular da homologação provisória a que se refere o n.º 4 de que essa homologação será revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

Todavia, a venda, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos fabricados em conformidade com a homologação provisória antes da sua caducidade é permitida nos Estados-Membros que tiverem aceite a homologação provisória.

Artigo 39.º

Necessidade de adaptação subsequente dos requisitos legais

1. Caso autorize a concessão de uma isenção ao abrigo do artigo 38.º, a Comissão deve, sempre que for preciso, tomar de imediato as medidas necessárias para adaptar os actos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a isenção prevista no artigo 38.º se refira a um regulamento UNECE, a Comissão deve apresentar uma proposta de alteração ao regulamento UNECE em questão em conformidade com o procedimento previsto nos termos do Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo

de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições⁵⁴.

2. Assim que os actos aplicáveis forem alterados, qualquer restrição relacionada com a decisão da Comissão que autoriza a isenção deve ser revogada.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os actos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação, autorizar, por meio de uma nova decisão adoptada nos termos do artigo 74.º, n.º 2, o Estado-Membro a proceder a uma extensão da homologação.

CAPÍTULO X

VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PEQUENAS SÉRIES

Artigo 40.º

Homologação nacional de pequenas séries

1. O fabricante pode requerer uma homologação para pequenas séries de um modelo de veículo no respeito dos limites quantitativos definidos no anexo III. Esses limites são aplicáveis à venda, matrícula ou entrada em circulação de veículos do modelo homologado no mercado da União num determinado ano.

Para uma homologação de pequenas séries, a entidade homologadora pode, se tiver motivos razoáveis para o fazer, isentar da aplicação de uma ou mais disposições de um ou mais actos enumerados no anexo II, desde que tenha estabelecido requisitos alternativos.

2. Os requisitos alternativos referidos no n.º 1 devem assegurar um nível de segurança funcional e de protecção ambiental equivalente, na medida do possível, ao nível assegurado pelo acto aplicável constante da lista do anexo II.
3. Para efeitos de homologação de veículos nos termos do presente artigo, devem ser aceites os sistemas, componentes ou unidades técnicas homologados em conformidade com os actos enumerados no anexo II.
4. O certificado de homologação para veículos homologados nos termos do presente artigo deve ser elaborado em conformidade com o modelo definido no acto de execução adoptado nos termos do artigo 73.º, mas não deve apresentar no cabeçalho a menção «certificado de homologação UE de veículo» e deve especificar o conteúdo das isenções concedidas ao abrigo do n.º 1. Os certificados de homologação devem ser numerados conforme disposto no acto de execução adoptado em conformidade com o artigo 73.º
5. A validade da homologação nacional de pequenas series é limitada ao território do Estado-Membro cuja entidade homologadora a concedeu.

⁵⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

Todavia, a pedido do fabricante, a entidade homologadora deve enviar, por correio registado ou por correio electrónico, um exemplar do certificado de homologação UE, juntamente com os respectivos anexos, às entidades homologadoras dos Estados-Membros designados pelo fabricante.

No prazo de três meses a contar da recepção do pedido referido no n.º 2, as entidades homologadoras dos Estados-Membros designados pelo fabricante devem decidir se aceitam ou não a homologação. Devem comunicar formalmente a sua decisão à entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries.

As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar a homologação de âmbito nacional, a não ser que tenham motivos razoáveis para considerar que as disposições técnicas em conformidade com as quais o veículo foi homologado não são equivalentes às suas disposições nacionais.

6. A pedido de um requerente de uma homologação nacional de pequenas séries que pretenda vender, matricular ou ser responsável pela entrada em circulação de um veículo no território de outro Estado-Membro, a entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de pequenas séries deve fornecer a esse requerente um exemplar do certificado de homologação, incluindo o dossiê de homologação. A entidade homologadora do outro Estado-Membro deve autorizar a venda, a matrícula ou a entrada em circulação de um veículo, a não ser que tenha motivos razoáveis para considerar que as disposições técnicas em conformidade com as quais o veículo foi homologado não são equivalentes às disposições nacionais.

CAPÍTULO XI HOMOLOGAÇÕES INDIVIDUAIS

Artigo 41.º

Homologações individuais

1. A pedido do proprietário do veículo, as entidades homologadoras devem conceder uma homologação individual a um veículo que seja conforme à descrição apensa ao pedido e cumpra as disposições do presente regulamento.
2. No procedimento de homologação individual, as entidades homologadoras devem certificar-se de que o veículo cumpre as disposições constantes dos actos aplicáveis enumerados no anexo II.
3. Uma homologação individual deve aplicar-se a um determinado veículo, quer este seja único quer não.
4. Os pedidos de homologação individual devem abranger um máximo de cinco veículos do mesmo modelo.
5. Após a concessão da homologação, a entidade homologadora deve de imediato emitir o certificado de homologação individual.

6. O formato do certificado de homologação individual deve basear-se no modelo de certificado de homologação UE constante do acto de execução adoptado em conformidade com o artigo 73.º e conter, pelo menos, a informação necessária para completar o pedido de matrícula nos termos da Directiva 1999/37/CE do Conselho⁵⁵.

Os certificados de homologação individual não devem apresentar no cabeçalho a menção «homologação UE de veículo». Os certificados de homologação individual devem conter o número de identificação do veículo em causa.

7. O presente artigo é aplicável a veículos que, à data do pedido de homologação individual, não tenham sido previamente vendidos ou que ainda não deram entrada em circulação – processo que implica a sua identificação e a emissão de um número de matrícula, incluindo matrículas temporárias ou de curto prazo, bem como a matrícula profissional – ou que só tenham sido vendidos, matriculados ou entrado em circulação há menos de seis meses.
8. As disposições do presente capítulo podem ser aplicadas a veículos homologados nos termos do presente regulamento e que tenham sido modificados antes de serem vendidos, matriculados ou de entrarem em circulação.

Artigo 42.º

Iisenções para as homologações individuais

1. Uma entidade homologadora pode isentar o veículo do cumprimento dos requisitos constantes de um ou mais dos actos enumerados no anexo II, desde que a entidade homologadora imponha requisitos alternativos e tenha motivos razoáveis para conceder essa isenção.
2. Os requisitos alternativos devem assegurar um nível de segurança funcional e de protecção ambiental equivalente, na medida do possível, ao nível assegurado pelo acto aplicável constante da lista do anexo II.

As entidades homologadoras não devem realizar ensaios destrutivos. Devem utilizar todas as informações relevantes prestadas pelo requerente de uma homologação individual que provem a conformidade com os requisitos alternativos.

As entidades homologadoras devem aceitar qualquer homologação UE de sistema, componente ou unidade técnica, em vez dos requisitos alternativos.

3. A entidade homologadora deve conceder a homologação individual se o veículo estiver conforme com a descrição apensa ao pedido e cumprir os requisitos técnicos que lhe são aplicáveis e deve emitir, sem demora, um certificado de homologação individual.

O formato do certificado de homologação individual deve basear-se no modelo de certificado de homologação UE referido no artigo 28.º, n.º 2, e deve conter, pelo

⁵⁵ JO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

menos, a informação necessária para preencher o pedido de matrícula nos termos da Directiva 1999/37/CE do Conselho⁵⁶.

Os certificados de homologação individual não devem apresentar no cabeçalho a menção «homologação UE de veículo». Os certificados de homologação individual devem conter o número de identificação do veículo em causa.

Artigo 43.º

Validade e aceitação da homologação individual

1. A validade de uma homologação individual é limitada ao território do Estado-Membro em que foi concedida.
2. No caso de o requerente pretender vender, matricular ou fazer entrar em circulação noutro Estado-Membro um veículo ao qual tenha sido concedida uma homologação individual, a entidade homologadora que concedeu a homologação deve, mediante pedido, emitir uma declaração sobre as disposições técnicas ao abrigo das quais o veículo foi homologado e qualquer informação suplementar que descreva em pormenor a natureza dos requisitos técnicos cumpridos pelo veículo em questão.
3. A venda, a matrícula ou a entrada em circulação de um veículo ao qual tenha sido concedida uma homologação individual por uma entidade homologadora de outro Estado-Membro nos termos do disposto no artigo 34.º deve ser autorizada pelos outros Estados-Membros, a não ser que estes tenham motivos razoáveis para considerar que as disposições técnicas em conformidade com as quais o veículo foi homologado não são equivalentes às suas disposições nacionais.
4. A pedido do proprietário do veículo, as entidades homologadoras devem conceder uma homologação individual a um veículo que cumpra as disposições do presente regulamento. Nesse caso, as entidades homologadoras devem aceitar a homologação individual e permitir a venda, a matrícula e a entrada em circulação desse veículo.

Artigo 44.º

Disposições específicas relativas a homologações individuais

1. As disposições do presente capítulo podem ser aplicadas a veículos homologados nos termos do presente regulamento e que tenham sido modificados antes da sua primeira venda, matrícula ou entrada em circulação.
2. O procedimento previsto no presente capítulo pode também aplicar-se a um veículo determinado durante as fases sucessivas do seu acabamento em conformidade com um procedimento de homologação multifaseada.
3. O procedimento previsto no presente capítulo não pode substituir uma fase intermédia dentro da sequência normal de um procedimento de homologação multifaseado, nem pode ser aplicado para obtenção da homologação de um veículo na primeira fase.

⁵⁶ JO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

CAPÍTULO XII

VENDA, MATRÍCULA E ENTRADA EM CIRCULAÇÃO

Artigo 45.º

Venda, matrícula e entrada em circulação de veículos

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 41.º e 42.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação UE de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação ao abrigo do presente regulamento só podem ser vendidos, matriculados ou entrar em circulação se acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos do artigo 36.º

No caso de veículos incompletos, a venda, a matrícula ou a entrada em circulação destes veículos é autorizada, mas as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela matrícula de veículos podem recusar a matrícula definitiva e a utilização em estrada de tais veículos.

2. No que diz respeito aos veículos produzidos em pequenas séries, o número de veículos vendidos, matriculados ou que entraram em circulação na União durante um só ano não deve ultrapassar o número de unidades indicado no anexo III.
3. O disposto no n.º 1 não se aplica aos veículos destinados a serem utilizados pelas forças armadas, pelos serviços de protecção civil, pelos serviços de bombeiros e pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública, nem aos veículos homologados nos termos dos artigos 40.º ou 43.º
4. A pedido do proprietário do veículo, as entidades homologadoras devem conceder uma homologação individual a um veículo que cumpra as disposições do presente regulamento. Nesse caso, as entidades homologadoras devem aceitar a homologação individual e permitir a venda, a matrícula e a entrada em circulação desse veículo.

Artigo 46.º

Venda, matrícula e entrada em circulação de veículos em fim de série

1. Podem ser matriculados, dentro dos limites para veículos em fim de série e dentro dos prazos indicados nos n.ºs 2 e 4, os veículos conformes ao modelo de veículo cuja homologação UE tenha caducado.

O primeiro período é aplicável, no território da União, apenas a veículos abrangidos por uma homologação UE válida aquando da sua produção, mas cuja matrícula não se verificou antes de essa homologação UE ter caducado.

2. O disposto no n.º 1 é aplicável, no caso dos veículos completos, durante um período de doze meses a contar da data em que o certificado de homologação UE tenha expirado e, no caso dos veículos completados, durante um período de dezoito meses a contar da mesma data.
3. O fabricante que pretenda beneficiar do disposto no n.º 1 deve apresentar um pedido à autoridade nacional de cada Estado-Membro em que os veículos em causa devem

ser matriculados. O pedido deve especificar as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos de homologação.

No prazo de três meses a contar da recepção do pedido, a autoridade nacional deve decidir se aceita matricular os veículos em causa no seu território, e em que quantidade.

4. O número de veículos em fim de série não deve ser superior a 10% do número de veículos matriculados durante os dois anos precedentes ou a 10 veículos por Estado-Membro, consoante o valor que for maior.
5. Antes de serem matriculados, o fabricante deve emitir um novo certificado de conformidade que se destina aos veículos em fim de série classificando os veículos em causa como «veículos em fim de série» e indicando o número e o Estado-Membro de matrícula inicial em conformidade com o modelo de certificado estabelecido pela Comissão nos termos do artigo 73.º
6. Os Estados-Membros devem assegurar-se de que o número de veículos a matricular no âmbito do procedimento previsto no presente artigo é efectivamente controlado.
7. O presente artigo aplica-se apenas à cessação da produção devida à caducidade da homologação no caso referido no artigo 35.º, n.º 2.

Artigo 47.º

Venda e entrada em circulação de componentes e unidades técnicas

1. Os componentes e as unidades técnicas só podem ser vendidos e a sua entrada em circulação só é autorizada se cumprirem os requisitos dos actos delegados aplicáveis, enumerados no anexo II, e estiverem correctamente marcados em conformidade com o disposto no artigo 37.º
2. O n.º 1 não se aplica no caso de componentes ou unidades técnicas especificamente projectados ou fabricados para veículos novos não abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem autorizar a venda e a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que beneficiem de uma isenção da aplicação de uma ou mais disposições do presente regulamento, ao abrigo do artigo 38.º, ou que se destinem a ser montados em veículos abrangidos por homologações concedidas ao abrigo dos artigos 40.º ou 41.º e relativas ao componente ou unidade técnica em questão.
4. Em derrogação do n.º 1, e salvo disposição em contrário no presente regulamento ou num dos seu actos delegados, os Estados-Membros podem autorizar a venda ou a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que se destinem a ser instalados em veículos que, quando foram vendidos ou deram entrada em circulação, não estavam ainda sujeitos à homologação UE nos termos do presente regulamento ou da Directiva 2002/24/CE.

CAPÍTULO XIII

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

Artigo 48.º

Procedimento a adoptar para veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que apresentam um risco a nível nacional

1. Sempre que as autoridades de fiscalização do mercado de um Estado-Membro tenham agido em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, ou existam motivos suficientes para crer que um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica abrangido(a) pelo presente regulamento apresenta um risco para a saúde ou segurança das pessoas ou para outros aspectos da protecção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento, as entidades homologadoras devem proceder a uma avaliação do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica em causa abrangendo todos os requisitos previstos no presente regulamento. Os operadores económicos envolvidos devem cooperar plenamente com as autoridades de fiscalização do mercado e/ou as entidades homologadoras.

Sempre que, no decurso dessa avaliação, as autoridades de fiscalização do mercado e/ou as entidades homologadoras verifiquem que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não cumpre os requisitos previstos no presente regulamento, devem exigir imediatamente ao operador económico em causa que tome todas as medidas correctivas adequadas para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica com os requisitos mencionados ou para o retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco.

As entidades homologadoras devem do facto informar o serviço técnico competente das medidas adoptadas em conformidade com o primeiro e segundo parágrafos. O artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 é aplicável às medidas referidas no segundo parágrafo do presente número.

2. Sempre que as entidades homologadoras considerem que a não conformidade não se limita ao território nacional, devem comunicar à Comissão e aos outros Estados-Membros os resultados da avaliação e as medidas que exigiram ao operador económico.
3. O operador económico deve garantir a aplicação de todas as medidas correctivas adequadas relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou todas as unidades técnicas não conformes que vendeu, matriculou ou por cuja entrada em circulação no território da União é responsável.
4. Sempre que o operador económico em causa não adoptar as medidas correctivas adequadas no prazo referido no segundo parágrafo do n.º 1, as autoridades nacionais devem tomar todas as medidas adequadas para proibir ou restringir a venda, matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes no mercado nacional, ou para os retirar ou recolher do mercado.

5. As referidas autoridades devem informar imediatamente a Comissão e os outros Estados-Membros da adopção de tais medidas.

A informação transmitida deve conter todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conformes, da origem do produto, da natureza da alegada não conformidade e do risco conexo, da natureza e duração das medidas nacionais adoptadas, bem como das observações do operador económico em causa. Em especial, as autoridades de fiscalização do mercado devem indicar se a não conformidade se deve a:

- a) Incumprimento pelo veículo, sistema, componente ou pela unidade técnica dos requisitos relacionados com a saúde e a segurança das pessoas, a protecção do ambiente ou com outros aspectos de interesse público abrangidos pelo presente regulamento; ou,
 - b) Insuficiências nos actos aplicáveis enumerados na lista do anexo II.
6. Os Estados-Membros, com excepção do Estado-Membro que desencadeou o procedimento, devem, no prazo de um mês, informar a Comissão e os outros Estados-Membros de quaisquer medidas adoptadas, de dados complementares de que disponham relativamente à não conformidade do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica em causa e, em caso de desacordo com a medida nacional notificada, das suas objecções.
 7. Se, no prazo de um mês a contar da recepção da informação referida no n.º 6, não tiver sido colocada qualquer objecção pela Comissão, nem por qualquer Estado-Membro relativamente à medida tomada pelo Estado-Membro em causa, considera-se que a medida é justificada.
 8. Os Estados-Membros devem assegurar a aplicação de medidas restritivas adequadas em relação ao veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão, tais como a retirada do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica imediata dos seus mercados.

Artigo 49.º

Procedimento de salvaguarda da União

1. Se, durante o procedimento previsto no artigo 41.º, forem colocadas objecções à medida adoptada por um Estado-Membro, ou se a Comissão considerar que a mesma é contrária à legislação da União, a Comissão deve, imediatamente, avaliar a medida nacional, após consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa. Com base nos resultados da avaliação, a Comissão decide se a medida nacional é ou não justificada.

Os Estados-Membros são os destinatários dessa decisão, a qual é imediatamente comunicada pela Comissão àqueles e ao(s) operador(es) económico(s) em causa.

2. Se a medida nacional for considerada justificada, todos os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não conforme seja retirado(a) dos respectivos mercados, informando

a Comissão desse facto. Se a medida nacional for considerada injustificada, o Estado-Membro em causa deve revogá-la.

3. Se a medida nacional for considerada justificada e for atribuída a eventuais insuficiências do presente regulamento ou dos seus actos delegados e de execução adoptados ao abrigo do presente regulamento, a Comissão deve propor as seguintes medidas adequadas:
 - a) Caso estejam em questão os actos delegados e de execução adoptados ao abrigo do presente regulamento, a Comissão deve propor as alterações necessárias ao acto em causa;
 - b) No que concerne os regulamentos UNECE, a Comissão apresenta os necessários projectos de alteração aos regulamentos UNECE aplicáveis, nos termos do procedimento previsto pelo Acordo de 1958 revisto.

Artigo 50.º

Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas conformes que apresentam um risco

1. Sempre que uma autoridade nacional, após a avaliação prevista no artigo 49.º, n.º 1, verificar que, embora conforme aos requisitos aplicáveis ou incluindo a marcação adequada, os veículos, sistemas, componentes ou as unidades técnicas apresentam um risco grave para segurança, para a saúde pública ou o ambiente, deve exigir ao operador económico em causa que tome todas as medidas correctivas adequadas para garantir que os veículos, sistemas, componentes ou as unidades técnicas em questão, quando forem vendidos, matriculados ou após a sua entrada em circulação, já não apresentem esse risco, ou para os retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco. A entidade responsável pela matrícula pode, durante um período máximo de seis meses, recusar a autorização para a matrícula desses veículos no seu território.
2. Para um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica referidos no n.º 1, o operador económico deve assegurar que são adoptadas as medidas correctivas adequadas relativamente veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas vendidos, matriculados ou que deram entrada em circulação na União.
3. O Estado-Membro deve, no prazo de um mês, informar a Comissão e os outros Estados-Membros de todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conforme, da origem e do circuito comercial do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica, da natureza do risco conexo, da natureza e duração das medidas nacionais adoptadas.
4. A Comissão deve iniciar, imediatamente, consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa e, em particular, com a entidade homologadora que concedeu a homologação, a fim de proceder à avaliação da medida nacional. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão decide se as medidas nacionais são ou não justificadas e, se necessário, propõe medidas adequadas.
5. Os Estados-Membros são os destinatários dessa decisão, a qual é imediatamente comunicada pela Comissão àqueles e ao(s) operador(es) económico(s) em causa.

Artigo 51.º

Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes com o modelo ou tipo homologados

1. Caso se verifique que os novos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação não estão em conformidade com o modelo ou tipo homologados, a autoridade nacional que tiver concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias, incluindo a revogação da homologação, para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas produzidos, consoante os casos, se tornam conformes ao modelo homologado. A entidade homologadora deve informar das medidas tomadas as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros no prazo de um mês.
2. Para efeitos do disposto no n.º 1, considera-se que não há conformidade com o modelo ou tipo homologados se forem encontradas discrepâncias em relação aos elementos contidos no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação. Não deve considerar-se que um veículo não está conforme com o modelo homologado se as margens de tolerância previstas pelos actos regulamentares aplicáveis, enumerados no anexo II, forem respeitadas.
3. Se uma entidade homologadora demonstrar que novos veículos, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação emitida por outro Estado-Membro não estão em conformidade com o modelo/tipo homologado, pode solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuam a estar conformes com o modelo/tipo homologado. Após recepção de um pedido desta natureza, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar as medidas devidas o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.
4. A entidade homologadora deve solicitar à entidade que concedeu a homologação UE de sistema, componente, unidade técnica ou de veículo incompleto que tome as medidas necessárias para assegurar que os veículos em produção estão de novo conformes com o modelo homologado nos seguintes casos:
 - a) No que diz respeito a uma homologação UE de um modelo de veículo, quando a não conformidade do veículo se deve exclusivamente à não conformidade de um sistema, componente ou unidade técnica;
 - b) No que diz respeito a uma homologação de um modelo multifaseada, quando a não conformidade de um veículo completado se deve exclusivamente à não conformidade de um sistema, componente ou unidade técnica que seja parte integrante do veículo incompleto, ou do próprio veículo incompleto.
5. Após recepção de um pedido desta natureza, a entidade homologadora em questão deve tomar as medidas devidas, se necessário em conjunção com a entidade homologadora que apresentou o pedido, o mais rapidamente possível, e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

6. Se for demonstrada a não conformidade, a entidade homologadora do Estado-Membro que concedeu a homologação UE de sistema, componente ou unidade técnica ou de veículo incompleto deve tomar as medidas a que se refere o n.º 1.

As entidades homologadoras devem informar-se mutuamente, no prazo de um mês, de qualquer revogação de uma homologação UE e dos respectivos fundamentos.

7. Se a entidade homologadora que concedeu a homologação UE contestar a falta de conformidade de que foi notificada, os Estados-Membros interessados devem efectuar diligências para resolver o diferendo. A Comissão é mantida ao corrente da situação e, se for caso disso, procede às consultas adequadas com vista a encontrar uma solução.

Artigo 52.º

Sistemas, componentes e unidades técnicas que constituem um risco significativo para o correcto funcionamento de sistemas essenciais

1. Os sistemas, componentes e unidades técnicas que sejam susceptíveis de constituir um risco significativo para o correcto funcionamento dos sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental não devem ser vendidos, matriculados ou entrar em circulação e devem ser proibidos, salvo se tiverem sido autorizados por uma entidade homologadora em conformidade com o n.º 4 e com o artigo 53.º, n.ºs 1 e 2.
2. A Comissão deve estabelecer uma lista dos sistemas, componentes ou unidades técnicas abrangidos pelo n.º 1 por meio de actos delegados em conformidade com os artigos 76.º, 77.º e 78.º, baseando-se na informação disponível sobre os seguintes aspectos:
 - a) A gravidade do risco para a segurança ou para o desempenho ambiental dos veículos equipados com os sistemas, componentes ou as unidades técnicas em causa;
 - b) O impacto nos consumidores e nos fabricantes no mercado de pós-venda, da imposição, ao abrigo do presente artigo, de uma eventual exigência de autorização para os veículos, sistemas, componentes ou as unidades técnicas.
3. «Componentes de origem» são peças de veículos fabricadas segundo as especificações e as normas de produção do fabricante do veículo relativas ao fabrico de componentes destinados à montagem do veículo em causa, incluindo os componentes fabricados na mesma linha de produção que os acima referidos, assim como os componentes que o fabricante certificar, até prova em contrário, que correspondem ao mesmo nível de qualidade que os componentes utilizados para a montagem do veículo em causa e que foram fabricados segundo as suas especificações e normas de produção; o mesmo é aplicável às unidades técnicas.

O n.º 1 não é aplicável aos sistemas, componentes ou às unidades técnicas de origem, nem aos sistemas, componentes ou às unidades técnicas homologados em conformidade com as disposições de um dos actos enumerados no anexo II, salvo se a homologação for relativa a aspectos que não estão abrangidos pelo disposto no n.º 1.

O n.º 1 não se aplica aos sistemas, componentes ou às unidades técnicas produzidos exclusivamente para veículos de competição em estrada. Se os sistemas, componentes ou as unidades técnicas enumerados numa lista num dos actos delegados do presente regulamento tiverem uma utilização dupla, nomeadamente, para veículos exclusivamente de competição em estrada e para veículos destinados a utilização nas vias públicas, não podem ser vendidos, nem destinados à venda ao público.

4. A Comissão deve, se necessário, definir o modelo e o sistema de numeração para o certificado referido no artigo 53.º, n.º 1, terceiro parágrafo, bem como todos os aspectos relativos ao procedimento a seguir por meio de um acto de execução nos termos do artigo 73.º A Comissão deve instituir os requisitos que tais peças devem cumprir em matéria de marcação, embalagem e de ensaios necessários por meio de actos delegados nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º
5. Os requisitos referidos no n.º 4 podem basear-se nos actos enumerados no anexo II ou podem consistir numa comparação do sistema, componente ou da unidade técnica com o desempenho do veículo de origem, ou de qualquer das suas peças, consoante o caso. Em qualquer dos casos, os requisitos devem garantir que os sistemas, componentes ou as unidades técnicas não prejudicam o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

Artigo 53.º

Sistemas, componentes e unidades técnicas que constituem um risco significativo para o correcto funcionamento de sistemas essenciais – requisitos correlacionados

1. Para efeitos do disposto no artigo 52.º, n.º 1, o fabricante dos sistemas, componentes ou das unidades técnicas deve apresentar à entidade homologadora um relatório de ensaio elaborado por um serviço técnico designado, que certifique que os sistemas, componentes ou as unidades técnicas para os quais é solicitada autorização cumprem os requisitos referidos no artigo 52, n.º 4. O fabricante só pode apresentar um pedido por tipo e por peça, e apenas junto de uma entidade homologadora.

O pedido deve incluir elementos pormenorizados sobre o fabricante dos sistemas, componentes ou das unidades técnicas, o tipo, a identificação e os números das peças dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas para os quais é solicitada autorização, bem como o nome do fabricante do veículo, o modelo do veículo e, se for caso disso, o ano de fabrico ou quaisquer outras informações que permitam identificar o veículo no qual se destinam a ser montados os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas.

Caso a entidade homologadora considere, tendo em conta o relatório de ensaio e outros elementos de prova, que os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas em causa cumprem os requisitos referidos no artigo 52.º, n.º 4, deve emitir, de imediato, um certificado ao fabricante. Este certificado autoriza a venda ou a entrada em circulação na União dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas abrangidos pelo disposto no segundo parágrafo do n.º 2.

2. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que emitiu o certificado de quaisquer alterações que afectem as condições em que este foi emitido.

A entidade homologadora em causa decide se o certificado deve ser revisto ou reemitido e se são necessários novos ensaios.

Ao fabricante cabe a responsabilidade de garantir que os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas são produzidos e continuam a ser produzidos nas condições ao abrigo das quais o certificado foi emitido.

3. Antes de emitir a autorização, a entidade homologadora deve verificar a existência de disposições e procedimentos satisfatórios para assegurar um controlo efectivo da conformidade da produção.

Caso a entidade homologadora constate que as condições de emissão da autorização deixaram de estar preenchidas, solicita ao fabricante que tome as medidas necessárias para garantir que os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas passam a estar de novo conformes. Se for caso disso, a entidade homologadora revoga a autorização.

4. Qualquer desacordo entre entidades homologadoras de diferentes Estados-Membros em relação aos certificados a que se refere o terceiro parágrafo do n.º 1 deve ser submetido à apreciação da Comissão. A Comissão toma as medidas adequadas para resolver o diferendo, nomeadamente, se for necessário, requerendo a revogação da autorização, após consulta das entidades homologadoras.
5. Até à elaboração da lista referida no artigo 52.º, n.º 2, os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais relativas aos sistemas, componentes ou às unidades técnicas susceptíveis de afectar o correcto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

Artigo 54.º

Recolha de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Um fabricante que obteve uma homologação UE para um veículo completo e que, por força do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, seja obrigado a retirar do mercado os veículos já vendidos, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de um sistema, componente ou unidade técnica instalado no veículo em causa apresentar um risco sério para a segurança, a saúde pública ou a protecção do ambiente, independentemente de terem ou não sido homologados em conformidade com o presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.
2. Um fabricante que tenha obtido uma homologação UE para sistemas, componentes ou unidades técnicas e que, por força do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, seja obrigado a retirar do mercado esses sistemas, componentes ou essas unidades técnicas já vendidos, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de apresentarem um risco sério para a segurança, a segurança no trabalho, a saúde pública ou a protecção do ambiente, independentemente de terem ou não sido homologados em conformidade com o presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.
3. O fabricante deve propor à entidade homologadora um conjunto de medidas apropriadas para neutralizar os riscos referidos nos n.ºs 1 e 2. A entidade

homologadora deve comunicar de imediato as medidas propostas às autoridades dos restantes Estados-Membros.

As entidades homologadoras devem assegurar que as medidas são efectivamente aplicadas nos respectivos territórios.

4. Se as medidas forem consideradas insuficientes ou se não tiverem sido aplicadas num prazo suficientemente breve pela entidade homologadora em causa, essa entidade homologadora deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE do veículo.

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

Artigo 55.º

Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis

1. Qualquer decisão tomada ao abrigo das disposições do presente regulamento ou qualquer decisão de recusa ou de revogação de uma homologação UE, de recusa de matrícula ou de proibição ou restrição de venda, matrícula ou entrada em circulação, ou querendo a retirada do mercado deve ser devidamente fundamentada.
2. Qualquer decisão deste teor deve ser notificada ao interessado, que deve, simultaneamente, ser informado das vias de recurso disponíveis e dos respectivos prazos previstos na legislação em vigor no Estado-Membro em causa.

CAPÍTULO XIV REGULAMENTOS INTERNACIONAIS

Artigo 56.º

Regulamentos UNECE exigidos para a homologação UE

1. Os regulamentos UNECE aos quais a União aderiu e que são enumerados no presente regulamento ou nos actos delegados adoptados ao abrigo do presente regulamento fazem parte da homologação UE de um veículo.
2. Caso a União decida aplicar, a título obrigatório, um regulamento UNECE para efeitos da homologação UE de veículos, ao abrigo do artigo 4.º, n.º 4, da Decisão 97/836/CE do Conselho, a Comissão deve alterar os anexos do presente regulamento em conformidade, por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º O acto delegado que alterar os anexos do presente regulamento deve especificar igualmente as datas de aplicação obrigatória do regulamento UNECE ou das respectivas alterações.

Artigo 57.º

Regulamentos UNECE e homologação UE de veículos produzidos em pequenas séries

1. Os regulamentos UNECE enumerados no presente regulamento são considerados equivalentes aos actos delegados correspondentes, desde que partilhem o mesmo âmbito de aplicação e objecto.
2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com esses regulamentos UNECE e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação concedidas ao abrigo do presente regulamento e dos seus actos delegados.
3. Se a União decidir aplicar, para efeitos do disposto no n.º 1, um novo regulamento UNECE ou um regulamento UNECE alterado, a Comissão deve alterar os anexos do presente regulamento ou os seus actos delegados em conformidade, por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º

CAPÍTULO XIV

PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

Artigo 58.º

Informações destinadas aos utilizadores

1. O fabricante não pode prestar quaisquer informações técnicas relacionadas com os elementos previstos no presente regulamento, nos seus actos de execução ou actos delegados enumerados no anexo II, sempre que divirjam dos elementos que foram objecto das homologações concedidas pela entidade homologadora.
2. Se um acto de execução ou um acto delegado enumerado no anexo II o prever, o fabricante deve pôr à disposição dos utilizadores todas as informações pertinentes e as instruções necessárias, com descrição de quaisquer condições especiais ou restrições à utilização de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica.
3. Essa informação deve ser prestada nas línguas oficiais do Estado-Membro no qual o veículo foi vendido, matriculado ou em que deve entrar em circulação. E deve ser providenciada também, após aprovação da entidade homologadora, no manual do utilizador.

Artigo 59.º

Informações destinadas aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas

1. O fabricante do veículo deve disponibilizar aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas todos os dados necessários para a homologação UE de componentes ou de unidades técnicas, ou para obter uma autorização ao abrigo do artigo 46.º, incluindo, se aplicável, os desenhos especificados nos actos enumerados no anexo II.

O fabricante do veículo pode impor aos fabricantes de componentes e unidades técnicas um acordo vinculativo destinado a proteger a confidencialidade de qualquer informação que não seja do domínio público, nomeadamente a informação relacionada com direitos de propriedade intelectual.

2. O fabricante de componentes ou unidades técnicas, na sua qualidade de titular de um certificado de homologação UE, que, nos termos do artigo 22.º, n.º 4, inclua restrições quanto à utilização do componente ou da unidade técnica em causa e/ou condições especiais de montagem, deve prestar ao fabricante do veículo todas as informações detalhadas a esse respeito.

Se um acto delegado enumerado no anexo II assim o prever, o fabricante de componentes ou unidades técnicas deve fornecer, em conjunto com os componentes ou unidades técnicas que produz, instruções relativas às restrições quanto à utilização e/ou às condições especiais de montagem.

CAPÍTULO XVI

Acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos

Artigo 60.º

Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem facultar aos operadores independentes um acesso ilimitado à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, através de sítios Web, utilizando um formato normalizado e de um modo fácil e rápido. Em especial, esse acesso deve ser facultado de modo não discriminatório, em comparação com o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados.
2. Até a Comissão adoptar uma norma comum, a informação a que se faz referência no n.º 1 deve ser apresentada de modo coerente e susceptível de ser tratada pelos operadores independentes mediante um esforço razoável.

Os fabricantes devem igualmente colocar à disposição dos operadores independentes, bem como das oficinas de reparação e representantes autorizados, documentação em matéria de formação.

3. As informações referidas no n.º 1 devem incluir obrigatoriamente os seguintes elementos:
 - a) O número único de identificação do veículo;
 - b) Manuais de manutenção, incluindo registos de reparações e de manutenção;
 - c) Manuais técnicos;
 - d) Informações sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);

- e) Diagramas de cablagem;
 - f) Códigos de diagnóstico de anomalias, incluindo códigos específicos do fabricante;
 - g) Números de identificação do software e de verificação da calibragem aplicáveis a um modelo de veículo;
 - h) Informações relativas a, e fornecidas por meio de, ferramentas e equipamentos exclusivos;
 - i) Informações sobre registos de dados e dados de monitorização bidireccional e ensaio;
 - j) Unidades de trabalho.
4. Os representantes ou oficinas de reparação autorizados no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fabricante são considerados operadores independentes para efeitos do presente regulamento, desde que prestem serviços de reparação ou de manutenção a veículos produzidos por fabricantes de cujo sistema de distribuição não fazem parte.
5. A informação relativa à reparação e manutenção de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para efeitos de manutenção do sistema de informação.
6. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer a informação adequada relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado.
7. Para efeitos de concepção e fabrico de equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos, os fabricantes devem prestar as informações relevantes relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante, instalador ou oficina de reparação de equipamento interessado.
8. Ao requerer a homologação UE ou nacional, o fabricante deve fornecer à entidade homologadora prova do cumprimento do presente regulamento no que respeita ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos e à informação referida no n.º 5.
- Se essa informação ainda não estiver disponível, ou não for ainda conforme com o disposto no presente regulamento e respectivos actos delegados aquando da apresentação do pedido de homologação, o fabricante deve fornecê-la no prazo de seis meses a contar da data de homologação.
9. Caso a prova de conformidade não seja fornecida nesse prazo, a entidade homologadora toma medidas adequadas para garantir a conformidade.

10. O fabricante deve disponibilizar no seus sítios Web as alterações e os aditamentos subsequentes à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, em simultâneo com a sua comunicação às oficinas de reparação autorizadas.
11. No caso de os registos de reparação e manutenção de um veículo serem mantidos numa base de dados central do fabricante ou em seu nome, as oficinas de reparação independentes devem ter acesso gratuito aos mesmos, devendo estar habilitadas a introduzir informação sobre os trabalhos de reparação e manutenção que tiverem executado.
12. A Comissão deve definir os requisitos de carácter pormenorizado aplicáveis ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º

Artigo 61.º

Repartição das obrigações em caso de vários titulares de uma homologação

1. No caso de homologação fase a fase, incluindo a homologação multifaseada, o fabricante responsável por cada homologação individual deve também ser responsável pela comunicação da informação sobre reparação respeitante ao sistema, componente ou unidade técnica específicos, ou respeitantes a uma dada fase, tanto ao fabricante final como aos operadores independentes.
2. O fabricante final é responsável pela prestação das informações que digam respeito ao veículo completo aos operadores independentes.

Artigo 62.º

Taxas de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos

1. Os fabricantes podem cobrar taxas razoáveis e proporcionadas para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos abrangida pelo presente regulamento. Considera-se que tais taxas não são razoáveis, nem proporcionadas se desencorajarem o acesso por não terem em conta em que medida o operador independente utiliza a informação.
2. Os fabricantes devem disponibilizar a informação relativa à reparação e manutenção de veículos numa periodicidade diária, mensal e anual, prevendo que as taxas possam variar em função dos períodos de tempo para os quais é concedido o acesso a essa informação.

Artigo 63.º

Sanções

1. Os Estados-Membros devem prever sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções impostas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem de imediato notificar a Comissão dessas disposições até [*seis meses após a publicação do presente regulamento*] e de qualquer alteração posterior das mesmas.

2. Os tipos de infracção sujeitos a sanções incluem, nomeadamente:
 - a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou os procedimentos de retirada de circulação;
 - b) A falsificação dos resultados de ensaios para homologação ou verificação da conformidade em circulação;
 - c) A omissão de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma retirada de circulação ou a uma revogação da homologação;
 - d) A utilização de dispositivos manipuladores;
 - e) A recusa de concessão de acesso a informação.

CAPÍTULO XVII

DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS

Artigo 64.º

Requisitos relativos a serviços técnicos

1. Para efeitos de designação, nos termos do artigo 66.º, e de notificação, nos termos do artigo 68.º, os serviços técnicos devem cumprir os requisitos previstos nos n.ºs 2 a 11.
2. Os serviços técnicos devem estar constituídos nos termos do direito nacional e ser dotados de personalidade jurídica.
3. Um serviço técnico deve ser um organismo terceiro e independente em relação ao veículo, sistema, componente ou unidade técnica que avalia.

Pode considerar-se que preenche os requisitos mencionados no n.º 1 qualquer organismo que pertença a uma organização empresarial ou associação profissional representativa de empresas envolvidas em actividades de projecto, fabrico, fornecimento, montagem, utilização ou manutenção de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avalie, submeta a ensaio ou inspecção, desde que comprove a sua independência e a ausência de conflitos de interesse.

4. Um serviço técnico não pode, nem podem os seus quadros superiores, os membros da administração e o pessoal encarregado de executar as tarefas de avaliação e verificação ser os projectistas, fabricantes, fornecedores, instaladores, compradores, proprietários, utilizadores ou os responsáveis pela manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avaliam, nem representantes de qualquer uma dessas pessoas. Esta exigência não impede a utilização dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas avaliados necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

Um serviço técnico, os seus quadros superiores, membros da administração e o pessoal encarregado de executar as tarefas de avaliação, ensaio e inspecção não podem intervir directamente no projecto, no fabrico ou na construção, na comercialização, na instalação, na utilização ou na manutenção desses veículos,

sistemas, componentes ou unidades técnicas, nem ser representantes das pessoas envolvidas nessas actividades. Não podem exercer qualquer actividade que possa entrar em conflito com a independência da sua apreciação ou com a integridade no desempenho das actividades de avaliação para as quais são notificados. Esta disposição é aplicável nomeadamente aos serviços de consultoria.

Os serviços técnicos devem assegurar que as actividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afectam a confidencialidade, a objectividade ou a imparcialidade das respectivas actividades de avaliação da conformidade.

5. Os serviços técnicos e o seu pessoal devem executar as actividades de avaliação da conformidade com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico e devem estar isentos de quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das actividades de avaliação da conformidade, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas actividades.
6. Os serviços técnicos devem ter capacidade para executar todas as funções de avaliação da conformidade para as quais foram notificados, quer essas funções sejam executadas pelos próprios serviços técnicos, quer em seu nome e sob a sua responsabilidade.
7. Em todas as circunstâncias e para cada procedimento de avaliação da conformidade e para cada tipo ou categoria de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas para os quais tenham sido notificados, os serviços técnicos devem dispor de:
 - a) Pessoal com conhecimentos técnicos e experiência suficiente e adequada para desempenhar as tarefas de avaliação da conformidade;
 - b) Descrições dos procedimentos de avaliação da conformidade que assegurem a transparência e a capacidade de reprodução destes procedimentos, devendo o serviço técnico prever políticas e procedimentos apropriados para distinguir entre as funções executadas na qualidade de serviço técnico e quaisquer outras actividades;
 - c) Procedimentos que permitam o exercício das suas actividades, que tenham em devida conta a dimensão, o sector, a estrutura das empresas, o grau de complexidade da tecnologia do veículo, ou sistema, componente ou unidade técnica em causa e a natureza do processo de produção em massa ou em série.
8. Os serviços técnicos devem ainda dispor dos meios necessários para a boa execução das tarefas técnicas e administrativas relacionadas com as actividades de avaliação da conformidade e devem ter acesso a todos os equipamentos e instalações necessários.
9. O pessoal responsável pela execução das actividades de avaliação da conformidade deve dispor de:
 - a) Sólida formação técnica e profissional, abrangendo todas as actividades de avaliação da conformidade, para as quais os serviços técnicos tenham sido notificados;

- b) Conhecimento satisfatório dos requisitos das avaliações que efectuem e a devida autoridade para as efectuar;
 - c) Conhecimento e compreensão adequados dos requisitos essenciais em matéria de segurança e protecção do ambiente, bem como de outras disposições aplicáveis do presente regulamento e dos actos enumerados no anexo II;
 - d) Aptidão necessária para redigir os certificados, registos e relatórios que provam que as avaliações foram efectuadas.
10. Deve ser garantida a imparcialidade dos serviços técnicos, dos seus quadros superiores e do seu pessoal responsável pela avaliação.
 11. A remuneração dos quadros superiores e do pessoal de avaliação de um serviço técnico não pode depender do número de avaliações realizadas, nem do respectivo resultado.
 12. Os serviços técnicos devem fazer um seguro de responsabilidade civil, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional ou que o próprio Estado-Membro seja directamente responsável pelas avaliações de conformidade.
 13. O pessoal dos serviços técnicos está sujeito ao sigilo profissional, excepto em relação às autoridades competentes do Estado-Membro no qual exercem as suas actividades, no que se refere a todas as informações que obtiverem no cumprimento das suas funções nos termos do presente regulamento ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê aplicação. Os direitos de propriedade devem ser protegidos.

Artigo 65.º

Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

1. É indispensável o acordo do fabricante para que as actividades possam ser executadas por um subcontratante ou por uma filial.
2. Sempre que um serviço técnico subcontratar tarefas específicas relacionadas com a avaliação da conformidade ou recorrer a uma filial, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos definidos no artigo 64.º e informar a autoridade notificadora desse facto.
3. Os serviços técnicos assumem plena responsabilidade pelas tarefas executadas por subcontratados ou filiais, independentemente do local em que estes se encontrem estabelecidos.
4. Os serviços técnicos devem manter à disposição da autoridade notificadora os documentos relevantes no que diz respeito à avaliação das qualificações do subcontratado ou da filial e ao trabalho efectuado por estes ao abrigo do presente regulamento.

Artigo 66.º
Designação dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos designados pelas entidades homologadoras para efeitos do presente artigo devem cumprir as disposições do presente regulamento.
2. Os serviços técnicos devem realizar ou supervisionar os ensaios exigidos para a homologação ou as inspeções especificados no presente regulamento ou num dos actos enumerados no anexo II, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos. Os serviços técnicos não podem efectuar ensaios nem inspeções para os quais não tenham sido devidamente designados.
3. Os serviços técnicos enquadram-se numa ou mais das seguintes cinco categorias de actividades, em função do seu domínio de competência:
 - a) Categoria A, serviços técnicos que efectuam os ensaios referidos no presente regulamento e nos actos enumerados no anexo II nas suas próprias instalações;
 - b) Categoria B, serviços técnicos que supervisionam os ensaios referidos no presente regulamento e nos actos enumerados no anexo II, quando esses ensaios são realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de um terceiro;
 - c) Categoria C, serviços técnicos que avaliam e inspeccionam regularmente os métodos de controlo da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;
 - d) Categoria D, serviços técnicos que supervisionam ou realizam ensaios ou inspeções no âmbito da fiscalização da conformidade da produção;
 - e) Categoria E, serviços técnicos responsáveis pelas homologações individuais.
4. Os serviços técnicos devem demonstrar que dispõem de competências adequadas, conhecimentos técnicos especializados e experiência comprovada nos domínios específicos abrangidos pelo presente regulamento e pelos actos enumerados no anexo II. Além disso, devem cumprir as normas constantes do acto delegado mencionado no n.º 11 que sejam aplicáveis às actividades que exercem.
5. Uma entidade homologadora pode ser designada como serviço técnico para uma ou mais das actividades a que se refere o n.º 3.
6. No que se refere aos requisitos técnicos que autorizam o auto-ensaio, previstos num acto delegado adoptado nos termos do presente regulamento, uma unidade interna acreditada de um fabricante só pode ser designada como serviço técnico para exercer as funções de avaliação da organização a que pertence no que diz respeito às actividades da categoria A. Essa unidade deve constituir uma entidade separada e diferenciada da organização e não deve participar nas actividades de projecto, produção, fornecimento, instalação, ou manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que lhe caiba avaliar.
7. A unidade interna acreditada deve cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Ser acreditada nos termos do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008;

- b) A unidade interna e o respectivo pessoal devem ter uma estrutura identificável e dispor de métodos de apresentação de relatórios a nível da organização de que são parte que assegurem e demonstrem a sua imparcialidade aos organismos nacionais de acreditação competentes;
 - c) A unidade interna e o respectivo pessoal não devem ser responsáveis pelo projecto, fabrico, fornecimento, instalação, funcionamento ou manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avaliam, nem exercer qualquer actividade que seja incompatível com a independência da sua apreciação ou a integridade das suas actividades de avaliação;
 - d) A unidade interna presta os seus serviços exclusivamente à organização de que faz parte.
8. As unidades internas acreditadas não são notificadas aos Estados-Membros nem à Comissão, para efeitos do artigo 68.º, mas as informações sobre a respectiva acreditação devem ser facultadas pela empresa em que se integram ou pelo organismo nacional de acreditação à autoridade notificadora, se esta as solicitar.
9. Um fabricante, ou um subcontratante que aja em seu nome, só pode ser designado como serviço técnico para as actividades da categoria A no que se refere aos requisitos técnicos para as quais o auto-ensaio é autorizado no âmbito de um acto delegado adoptado ao abrigo do presente regulamento.
10. Os serviços técnicos de um país terceiro, diferentes dos designados nos termos do n.º 9, só podem ser notificados para efeitos do artigo 68.º no âmbito de um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa.
11. A Comissão deve definir as normas que os serviços técnicos devem cumprir, assim como o procedimento de avaliação dos serviços técnicos por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º, a fim de assegurar que esses serviços cumprem normas de desempenho de nível elevado comuns a todos os Estados-Membros.

Artigo 67.º

Avaliação das competências dos serviços técnicos

- 1. A autoridade competente deve elaborar um relatório de avaliação que demonstre que o serviço técnico designado e notificado foi avaliado no tocante ao cumprimento dos requisitos.
- 2. A avaliação em que se baseia o relatório referido no n.º 1 deve ser conduzida de acordo com as disposições estabelecidas num acto delegado adoptado ao abrigo do presente regulamento. O relatório de avaliação é revisto após um período máximo de três anos.
- 3. O relatório de avaliação é comunicado à Comissão, a pedido desta. Se a notificação não se basear no certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento, a autoridade notificadora deve facultar à Comissão e aos outros Estados-Membros prova documental que ateste a competência do serviço técnico e

de que constem as medidas adoptadas para assegurar que o serviço técnico é auditado periodicamente e continua a cumprir os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

4. A entidade homologadora que pretender ser designada como serviço técnico deve demonstrar o cumprimento dos requisitos mediante a apresentação de provas documentais. Tal deve incluir uma avaliação da actividade em causa efectuada por inspectores independentes. Os inspectores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a actividade avaliada.
5. Uma unidade interna acreditada de um fabricante designada como serviço técnico deve cumprir as disposições aplicáveis do presente artigo.

Artigo 68.º

Procedimentos de notificação

1. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão, para cada serviço técnico designado, o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio electrónico, os responsáveis e a categoria de actividades em causa, assim como eventuais alterações a esses dados. O acto de notificação deve indicar para que domínios da lista do anexo II foram designados os serviços técnicos.
2. Um serviço técnico só pode levar a cabo as actividades mencionadas no artigo 66.º, para efeitos de homologação, para o Estado-Membro que o designou, se a Comissão tiver sido notificada previamente do facto e se nem a Comissão nem os outros Estados-Membros tiverem colocado objecções nas duas semanas seguintes à notificação, sempre que seja utilizado um certificado de acreditação, e nos dois meses seguintes à notificação, se a acreditação não for utilizada.
3. Um mesmo serviço técnico pode ser designado e notificado por vários Estados-Membros, independentemente da categoria das actividades que exerça.
4. A Comissão e os outros Estados-Membros devem ser notificados de quaisquer alterações relevantes subseqüentemente introduzidas na notificação.
5. Quando, em aplicação de um acto enumerado no anexo II, deva ser designada uma organização específica ou organismo competente cuja actividade não se enquadre nas actividades referidas no artigo 66.º, a notificação é feita nos termos do presente artigo.
6. A Comissão publica, no seu sítio Web, a lista das entidades homologadoras e dos serviços técnicos, bem como os respectivos dados.

Artigo 69.º

Alterações à notificação

1. Sempre que determinar ou for informada de que um serviço técnico deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, ou de que não cumpre os seus deveres, a autoridade notificadora deve restringir, suspender ou retirar a

notificação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa. A autoridade notificadora deve informar imediatamente a Comissão e os outros Estados-Membros em conformidade.

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação de uma notificação, ou quando o serviço técnico tenha cessado a actividade, o Estado-Membro notificador em causa deve tomar as medidas necessárias para que os processos desse serviço técnico sejam tratados por outro serviço técnico ou mantidos à disposição das autoridades notificadoras e das autoridades de fiscalização do mercado competentes, se estas o solicitarem.

Artigo 70.º

Contestação da competência dos serviços técnicos

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

Artigo 71.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de funcionamento

1. Os serviços técnicos efectuem as avaliações da conformidade segundo os procedimentos de avaliação previstos no presente regulamento.
2. As avaliações da conformidade devem ser efectuadas de modo proporcionado, evitando encargos desnecessários para os operadores económicos. Os serviços técnicos devem exercer as suas actividades tendo em devida conta a dimensão, o sector, a estrutura das empresas, o grau de complexidade da tecnologia do veículo, ou sistema, componente ou unidade técnica em causa e a natureza do processo de produção em massa ou em série.
3. Ao atenderem a estes factores, devem, contudo, respeitar o grau de rigor e o nível de protecção exigido para que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica cumpra as disposições do presente regulamento.
4. Sempre que um serviço técnico verificar que os requisitos previstos no presente regulamento não foram cumpridos por um fabricante, deve exigir que o fabricante

em causa tome as medidas correctivas adequadas e solicitar à entidade homologadora que não emita qualquer certificado de homologação, excepto quando as medidas correctivas tiverem sido tomadas de forma satisfatória para o serviço técnico.

5. Se, no decurso de um controlo da conformidade da produção, na sequência da concessão de um certificado de homologação, o serviço técnico verificar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, deve exigir que o fabricante adopte as medidas correctivas adequadas e deve suspender ou revogar o certificado de homologação, se necessário.
6. Se não forem tomadas medidas correctivas, ou se essas medidas não tiverem o efeito exigido, o serviço técnico deve solicitar à entidade homologadora que restrinja, suspenda ou revogue o certificado de homologação, consoante o caso.

Artigo 72.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de informação

1. Os serviços técnicos devem comunicar à entidade homologadora as seguintes informações:
 - a) Qualquer não conformidade detectada que possa requerer uma recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado de homologação;
 - b) Quaisquer circunstâncias que afectem o âmbito e as condições da sua notificação;
 - c) Quaisquer pedidos de informação sobre as actividades de avaliação efectuadas que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado;
2. A pedido da entidade homologadora, devem ser realizadas as actividades de avaliação e quaisquer outras actividades no âmbito da respectiva notificação, nomeadamente actividades transfronteiriças e de subcontratação.
3. Os serviços técnicos devem facultar aos outros serviços técnicos notificados ao abrigo do presente regulamento que efectuem actividades de avaliação de conformidade similares abrangendo o mesmo veículo, sistema, componente ou unidade técnica informações relevantes sobre questões relacionadas com resultados negativos e, a pedido, resultados positivos de avaliação.

CAPÍTULO XVIII DELEGAÇÃO E MEDIDAS DE EXECUÇÃO

Artigo 73.º

Medidas de execução

A fim de estabelecer condições uniformes para a execução do presente regulamento, a Comissão adopta, em conformidade com o procedimento a que é feita referência no artigo 74.º, actos de execução que estabelecem as seguintes medidas de execução:

- a) Informações pormenorizadas sobre as modalidades dos procedimentos de homologação, em conformidade com o artigo 23.º, n.º 6;
- b) Modelos para o dossiê de informação e para a ficha de informação, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 2;
- c) Sistema de numeração dos certificados de homologação UE, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 4;
- d) Modelo para o certificado de homologação UE, em conformidade com o artigo 28.º, n.º 2;
- e) Informações pormenorizadas sobre as modalidades relativas à conformidade da produção, em conformidade com o artigo 31.º;
- f) Modelo de certificado de conformidade, em conformidade com o artigo 36.º, n.º 2;
- g) Modelo de marcação da homologação UE, em conformidade com o artigo 37.º, n.º 4.

Artigo 74.º

Comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor, instituído ao abrigo do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º. O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

Artigo 75.º

Alteração dos anexos

1. A Comissão pode adoptar, por meio de actos delegados, nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º, alterações aos anexos do presente regulamento.
2. Se, em aplicação da Decisão 97/836/CE, forem aprovados novos regulamentos UNECE ou alterações a regulamentos UNECE em vigor, aos quais a União tenha aderido, a Comissão deve alterar o anexo II do presente regulamento em conformidade, por meio de um acto delegado nos termos dos artigos 76.º, 77.º e 78.º

Artigo 76.º

Exercício da delegação

1. Os poderes para adoptar os actos delegados a que se referem os artigos 16.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 30.º, 52.º, 56.º, 57.º, 60.º, 66.º e 75.º são conferidos à Comissão por um período de tempo indeterminado.

2. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
3. Os poderes para adoptar actos delegados conferidos à Comissão estão sujeitos às condições previstas nos artigos 77.º e 78.º

Artigo 77.º
Revogação da delegação

1. A delegação de poderes referida nos artigos 16.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 30.º, 52.º, 56.º, 57.º, 60.º, 66.º e 75.º pode ser revogada, a qualquer momento, pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.
2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se revoga a delegação de poderes deve informar a outra instituição e a Comissão num prazo razoável antes de tomar a decisão final, indicando os poderes delegados que podem ser objecto de revogação e os motivos da mesma.
3. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes indicada nessa decisão. Produz efeitos imediatamente ou numa data posterior especificada na decisão. A decisão de revogação não prejudica a validade dos actos delegados já em vigor. É publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 78.º
Objecções aos actos delegados

1. O Parlamento Europeu e o Conselho podem formular objecções a um acto delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo é prorrogado por mais um mês.
2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado ou se, antes dessa data, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão de que decidiram não formular objecções, o acto delegado entra em vigor na data nele prevista.
3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objecções ao acto delegado, este último não entra em vigor. A instituição que formular objecções ao acto delegado expõe os motivos das mesmas.

CAPÍTULO XIX
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 79.º
Disposições transitórias

1. O presente regulamento não invalida qualquer homologação UE concedida a veículos ou a sistemas, componentes ou unidades técnicas antes da data indicada no artigo 82.º, n.º 2.

2. As entidades homologadoras devem continuar a conceder a extensão da homologação a esses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas referidos no n.º 1 nos termos da Directiva 2002/24/CE e de qualquer das directivas enumeradas no artigo 81.º, n.º 1.

Artigo 80.º

Informação e relatórios

1. Até 1 de Janeiro de 2018, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação enunciados no presente regulamento.
2. Com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento até 1 de Janeiro de 2019.

Artigo 81.º

Revogação

1. As Directivas 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/24/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE e 2009/139/CE são revogadas a contar da data referida no artigo 82.º, n.º 2.
2. As referências às directivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas ao presente regulamento e, no que se refere à Directiva 2002/24/CE, de acordo com o quadro de correspondências do anexo IX.

Artigo 82.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. É aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2013.

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

Feito em [...], em [...]

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

[...]

Pelo Conselho

O Presidente

[...]

ÍNDICE

ANEXO I – Categorias e subcategorias de veículos

ANEXO II – Lista de requisitos para efeitos de homologação UE de um veículo

ANEXO III – Limites para pequenas séries

ANEXO IV – Calendário de aplicação do presente regulamento para efeitos de homologação

ANEXO V – Panorâmica dos requisitos e ensaios para protecção do ambiente

ANEXO VI – Valores-limite aplicáveis às emissões para efeitos de homologação e conformidade da produção

- (A) Valores-limite das emissões poluentes;
- (B) Valores-limite das emissões do sistema de diagnóstico a bordo;
- (C) Valores-limite das emissões por evaporação;
- (D) Valores-limite do nível sonoro.

ANEXO VII – Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição

ANEXO VIII – Requisitos suplementares de segurança funcional

ANEXO IX – Quadro de correspondências

ANEXO I
Categorias e modelos de veículos

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L1e	Veículos a motor ligeiros de duas rodas	(1) Veículos de duas rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3 e (2) com uma cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$, se um motor PI fizer parte da configuração do sistema de propulsão.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de classificação suplementares em subcategorias:
L1Ae	Velocípede com motor	(3) Veículo equipado com um sistema de propulsão auxiliar tendo como objectivo principal uma pedalagem assistida e (4) uma velocidade máxima de projecto $\leq 25 \text{ km/h}$ e (5) a alimentação do sistema de propulsão auxiliar é reduzida progressivamente e finalmente interrompida quando a velocidade do veículo atinge 25 km/h e (6) o sistema de propulsão auxiliar tem uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$ e (7) os velocípedes a motor de três rodas que cumprem os critérios de classificação suplementares específicos (3), (4), (5) e (6) e são classificados como sendo tecnicamente equivalentes aos velocípedes a motor de duas rodas.
L1Be	Ciclomotor de duas rodas	(3) Velocidade máxima de projecto $\leq 25 \text{ km/h}$ e (4) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L2e	Ciclomotor de três rodas	(1) Veículos de três rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3 e (2) com uma cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$, se um motor PI fizer parte da configuração do sistema de propulsão e (3) uma velocidade máxima de projecto $\leq 45 \text{ km/h}$ e (4) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas do anexo.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L3e ⁽²⁾	Motociclo de duas rodas	(1) Veículo de duas rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3 e (2) com uma cilindrada > 50 cm ³ , se um motor PI fizer parte da configuração do sistema de propulsão e (3) uma velocidade máxima de projecto > 45 km/h e (4) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ > 4 kW.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de classificação suplementares em subcategorias:
L3e - A1	Motociclo de baixo desempenho	(5) Cilindrada do motor ≤ 125 cm ³ e (6) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ ≤ 11 kW e (7) uma relação potência ⁽¹⁾ /peso inferior ou igual a 0,1 kW/kg.
L3e - A2	Motociclo de médio desempenho	(5) Potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ ≤ 35 kW e (6) uma relação potência ⁽¹⁾ /peso ≤ 0,2 kW/kg e (7) não derivado de um veículo equipado com um motor que tenha mais do dobro da sua potência ⁽¹⁾ .
L3e - A3	Motociclo de elevado desempenho	(5) Qualquer outro veículo da subcategoria L3e que não pode ser classificado segundo os critérios de desempenho das subcategorias A1 ou A2.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	(1) Veículo de base motorizado conforme aos critérios de classificação e subclassificação para os veículos L3e e (2) veículo de base motorizado com carro lateral.

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas do anexo.

Categoria	Designação da categoria	Crítérios de classificação comuns
L5e	Triciclos motorizados	(1) Veículos de três rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3, e (2) se um motor de combustão interna PI fizer parte da configuração do sistema de propulsão do veículo: com uma cilindrada do motor > 50 cm ³ e (3) uma velocidade máxima de projecto > 45 km/h e (4) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ > 4 kW.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Crítérios de classificação suplementares em subcategorias:
L5Ae	Triciclo	Triciclo motorizado, excepto os que são conformes aos critérios de classificação específicos para triciclos comerciais.
L5Be	Triciclos comerciais	(5) Concebidos e utilizados como veículos comerciais e caracterizando-se por um habitáculo fechado e acessível por meio de duas ou mais portas.
L5Be - U	Triciclos para fins comerciais	(6) Concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios: (1) comprimento da plataforma de carga x largura da plataforma de carga > 0,3 x comprimento do veículo x Largura do veículo ou (2) uma plataforma de carga equivalente conforme acima definida e utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento.
L5Be - P	Triciclo para o transporte de passageiros	(6) Equipado com dois, três ou quatro lugares sentados, incluindo o lugar sentado do condutor, estando todos os lugares sentados equipados com cintos de segurança.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L6e	Quadriciclo ligeiros	<p>(1) Veículos de quatro rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3, e</p> <p>(2) uma velocidade máxima de projecto ≤ 45 km/h e</p> <p>(3) com uma massa em ordem de marcha ≤ 350 kg, sem incluir:</p> <p>a) a massa das baterias no caso dos veículos híbridos ou com um sistema de propulsão alimentado exclusivamente a electricidade ou</p> <p>b) o peso do sistema de combustível gasoso, incluindo os reservatórios para armazenamento de combustíveis gasosos, no caso de veículos monocombustível, bicombustível ou multicombustível, ou</p> <p>c) o peso do(s) reservatório(s) para armazenamento de ar comprimido no caso de uma propulsão a ar pré-comprimido.</p>
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de classificação suplementares em subcategorias:
L6Ae	Motoquatro ligeira de estrada	<p>(4) Veículos da categoria L6e não conformes com os critérios de classificação especiais para a subcategoria de veículos L6Be e</p> <p>(5) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ ≤ 4 kW e</p> <p>(6) com uma cilindrada ≤ 50 cm³, se um motor PI fizer parte da configuração do sistema de propulsão.</p>
L6Be	Minicarro ligeiro	<p>(4) Habitáculo fechado e acessível por meio de duas ou mais portas e</p> <p>(5) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ ≤ 6 kW e</p> <p>(6) com uma cilindrada ≤ 50 cm³, se um motor PI fizer parte da configuração do sistema de propulsão e</p> <p>(7) Comprimento do veículo X Largura do veículo $\leq 4,4$ m², com uma largura do veículo máxima de $\leq 1,5$ m.</p>
L6Be - U	Minicarro ligeiro para fins comerciais	<p>(8) Concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios:</p> <p>a) comprimento da plataforma de carga x largura da plataforma de carga $> 0,3$ x comprimento do veículo x largura do veículo ou</p> <p>b) uma plataforma de carga equivalente conforme acima definida e utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento.</p>
L6Be - P	Minicarro ligeiro para fins comerciais	<p>(8) Veículos principalmente concebidos para o transporte de passageiros, caracterizando-se por estar equipados com dois lugares sentados para passageiros, incluindo o lugar sentado do condutor, estando ambos os lugares sentados equipados com cintos de segurança.</p>

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L7e	Quadriciclos pesados	<p>(1) Veículos de quatro rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3, e</p> <p>(2) uma velocidade máxima de projecto > 45 km/h e</p> <p>(3) uma massa em ordem de marcha:</p> <p>a) ≤ 400 kg para o transporte de passageiros;</p> <p>b) ≤ 550 kg para o transporte de mercadorias.</p> <p>A massa em ordem de marcha exclui:</p> <p>(1) a massa das baterias, no caso dos veículos híbridos ou com um sistema de propulsão alimentado exclusivamente a electricidade, ou</p> <p>(2) o peso do sistema de combustível gasoso, incluindo os reservatórios para armazenamento de combustíveis gasosos, no caso de veículos monocombustível, bicombustível ou multicomcombustível, ou</p> <p>(3) o peso do(s) reservatório(s) para armazenamento de ar comprimido, no caso de uma propulsão a ar pré-comprimido;</p> <p>(4) potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ ≤ 15 kW.</p>
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de classificação suplementares em subcategorias:
L7Ae	Motoquatro pesada de estrada	<p>(5) Categoria L7e de veículos que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos da categoria L7Be e</p> <p>(6) equipado com um ou dois lugares sentados, incluindo o lugar sentado do condutor.</p>
L7Be	Minicarro pesado	<p>(5) Habitáculo fechado e acessível por meio de duas ou mais portas e</p> <p>(6) equipado com dois, três ou quatro lugares sentados, incluindo o lugar sentado do condutor.</p>
L7Be - U	Minicarro ligeiro para fins comerciais	<p>(7) Concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios:</p> <p>a) comprimento da plataforma de carga x largura da plataforma de carga > 0,3 x comprimento do veículo x Largura do veículo ou</p> <p>b) uma plataforma de carga equivalente, conforme acima definida, e utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento.</p>
L7Be - P	Minicarro ligeiro para transporte de passageiros	<p>(7) Veículos principalmente concebidos para o transporte de passageiros, caracterizando-se por estar equipados com um máximo de quatro lugares sentados para passageiros, incluindo o lugar sentado do condutor, estando todos os lugares sentados equipados com cintos de segurança.</p>

ANEXO II

Lista de requisitos para efeitos da homologação UE de um veículo

N.º	Artigo	Domínio	Documento de referência	Categorias de veículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
I	REQUISITOS RELATIVOS À PROPULSÃO E AO DESEMPENHO AMBIENTAL													
1		Compatibilidade electromagnética (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 e 22	Procedimentos de ensaio para protecção do ambiente relacionados com as emissões de escape, emissões de gases com efeito de estufa e consumo de combustível.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Velocidade máxima de projecto do motor, do binário máximo e da potência útil máxima do motor;		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Procedimentos de ensaios relativos ao som		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.º	Artigo	Domínio	Documento de referência	Categorias de veículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
II	REQUISITOS DE SEGURANÇA FUNCIONAL DO VEÍCULO													
1	20	Avisadores sonoros		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Sistema de travagem, incluindo sistemas de travagem antibloqueio e sistemas de travagem combinada ⁽³⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Segurança eléctrica		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Ensaio de resistência dos sistemas de segurança funcional												
5		Estruturas de protecção da frente e da retaguarda									X	X	X	X
6		Vidraças, limpa-pára-brisas, láva-vidros e dispositivos de degelo e de desembaciamento									X		X	
7		Identificação dos comandos, avisadores e indicadores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa, incluindo acendimento automático das luzes		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Visibilidade à retaguarda		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Fixações dos cintos de segurança e cintos de segurança									X	X	X	X
11		Lugar sentado (selim e bancos)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Pneus		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Placa de limitação da velocidade máxima e sua localização no veículo									X	X	X	X
15		Protecção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios de cabeça e portas do veículo									X		X	

16		Limitação da velocidade de projecto do veículo		X	X	X					X	X		
17		Integridade da estrutura do veículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.º	Artigo	Domínio	Documento de referência	Categorias de veículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
III	REQUISITOS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO													
1	18 e 19	Medidas contra a transformação abusiva		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Dispositivos de engate e fixações		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Saliências exteriores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Reservatório de combustível		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		Plataformas de carga				X				X		X		X
7		Massas e dimensões		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Sistema de diagnóstico a bordo			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Pegas para passageiros e apoios de pés		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Espaço da chapa de matrícula da retaguarda		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		Informação sobre manutenção e reparação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Descansos		X	X		X							
13		Inscrições regulamentares		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.º	Artigo	Domínio	Documento de referência	Vehicle Categories											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
IV	REQUISITOS ADMINISTRATIVOS														
1	36	Certificado de conformidade		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2	31	Requisitos aplicáveis à conformidade da produção		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	25	Requisitos relativos ao dossiê de informação e à documentação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	37	Requisitos para marcação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	30	Requisitos relativos aos auto-ensaios ou ensaios virtuais		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	28	Certificado de homologação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	27	Números de homologação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	23	Procedimentos de homologação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	60	Sistemas de identificação do motor e do veículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Anexo III

Limites para pequenas séries

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Pequenas séries (para cada modelo, número de unidades vendidas, matriculadas e que entram em circulação por ano)
L1Ae	Velocípede com motor	20
L1Be	Ciclomotor de duas rodas,	
L2e	Ciclomotor de três rodas	
L3e	Motociclo de duas rodas	50
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	100
L5Ae	Triciclo	50
L5Be	Triciclo comercial	100
L6Ae	Motoquatro ligeira de estrada	20
L6Be	Minicarro ligeiro	100
L7Ae	Motoquatro pesada de estrada	20
L7Be	Minicarro pesado	100

ANEXO IV

Calendário de aplicação do presente regulamento para efeitos de homologação

Categoria do veículo	Nível Euro	Datas de aplicação		
		Novos modelos de veículos Facultativo	Novos modelos de veículos Obrigatório	Modelos de veículos existentes Obrigatório
L1e — L7e	Euro 3 ⁽⁴⁾	1 de Julho de 2013	1 de Janeiro de 2014	1 de Janeiro de 2015
	Euro 4 ⁽⁵⁾	1 de Janeiro de 2015	1 de Janeiro de 2017	1 de Janeiro de 2018
	Euro 5 ⁽⁶⁾	1 de Janeiro de 2018 ⁽⁷⁾	1 de Janeiro de 2020 ⁽⁷⁾	1 de Janeiro de 2021 ⁽⁷⁾

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO V

Ensaio e requisitos ambientais

Os veículos da categoria L podem ser homologados se cumprirem os seguintes requisitos ambientais:

Tipo de ensaio	Descrição	Requisitos: valores-limite	Requisitos: métodos de ensaio
I	Emissões do tubo de escape após arranque a frio	Anexo VI(A)	.
II	- PI ou híbrido ⁽⁸⁾ equipado com PI: Emissões CO com marcha lenta ou com marcha lenta acelerada sem carga - CI ou híbrido com um motor CI: Ensaio de aceleração livre	Directiva 96/96/CE ⁽⁹⁾ com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2009/40/CE ⁽¹⁰⁾ .	Directiva 96/96/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2009/40/CE
III	Emissões de gases do cárter	Zero emissões; cárter fechado. As emissões de gases do cárter não podem ser lançadas directamente para a atmosfera a partir de qualquer veículo durante a sua vida útil.	
IV	Emissões por evaporação	Anexo VI(C)	
V	Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição	Anexos VI e VII	
VI	Ensaio a baixa temperatura	Não se aplica.	Não se aplica.
VII	Emissões de CO ₂ /consumo de combustível	Medição e relatórios; sem valores-limite para efeitos de homologação.	
VIII	Diagnóstico a bordo (OBD)	Anexo VI(B)	
IX	Nível sonoro	Anexo VI(D)	
X	Compatibilidade electromagnética	Regulamento UNECE n.º 10 ⁽¹¹⁾	Regulamento UNECE n.º 10

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO VI

Valores-limite para emissões poluentes, valores-limite do sistema OBD, valores-limite das emissões sonoras para homologação e conformidade da produção

(A) Emissões de tubo de escape após arranque a frio

(A1) Euro 3⁽⁴⁾

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)	Massa de partículas (PM)	Massa combinada do total de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (THC + NOx)	Ciclo de ensaios
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	L ₅ (mg / km)	
L1Ae	Velocípede com motor	PI / CI / Híbrido	Euro 3	560	100	130	-	-	Regulamento UNECE n.º 47 ⁽¹²⁾
L1Be	Ciclomotor de duas rodas	PI / CI / Híbrido	Euro 3	1000	-	-	-	1200	Regulamento UNECE n.º 47
L2e	Ciclomotor de três rodas	PI / CI / Híbrido	Euro 3	3500	-	-	-	1200	Regulamento UNECE n.º 47
L3e ⁽⁴⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	– Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral – Triciclo	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC, fase 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC, fase 2
	– Motoquatro pesada de estrada	CI / Híbrido	Euro 3	1000	100	570	100 ⁽¹⁵⁾	-	WMTC, fase 2
L5Be	Triciclo comercial	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Regulamento UNECE n.º 40 ⁽¹³⁾
		CI / Híbrido	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	Regulamento UNECE n.º 40
L6Ae L6Be	Motoquatro ligeira de estrada Minicarro ligeiro	PI	Euro 3	3500				1200	Regulamento UNECE n.º 47
		CI / Híbrido	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Regulamento UNECE n.º 47
L7Be	Minicarro pesado	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Regulamento UNECE n.º 40
		CI / Híbrido	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Regulamento UNECE n.º 40

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

(A2) Euro 4⁽⁵⁾

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos totais (THC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Velocípede com motor	PI / CI / Híbrido	Euro 4	560	100	70		Regulamento UNECE n.º 47
L1Be	Ciclomotor de duas rodas	PI / CI / Híbrido	Euro 4	1000	630	170	-	Regulamento UNECE n.º 47
L2e	Ciclomotor de três rodas	PI / CI / Híbrido	Euro 4	1900	730	170	-	Regulamento UNECE n.º 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	– Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral – Triciclo – Motoquatro pesada de estrada	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, fase 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, fase 2
		CI / Híbrido	Euro 4	1000	100	300	80 ⁽¹⁵⁾	WMTC, fase 2
L5Be	Triciclo comercial	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Regulamento UNECE n.º 40
		CI / Híbrido	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Regulamento UNECE n.º 40
L6Ae L6Be	Motoquatro ligeira de estrada Minicarro ligeiro	PI	Euro 4	1900	730	170		Regulamento UNECE n.º 47
		CI / Híbrido	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Regulamento UNECE n.º 47
L7Be	Minicarro pesado	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Regulamento UNECE n.º 40
		CI / Híbrido	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Regulamento UNECE n.º 40

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

(A3) Euro 5⁽⁶⁾

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro 4⁽⁷⁾	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)	Óxidos de azoto (NOx)	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				L₁ (mg / km)	L_{2A} (mg / km)	L_{2B} (mg / km)	L₃ (mg / km)	L₄ (mg / km)	
L1Ae	Velocípede com motor	PI / CI / Híbrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽¹⁶⁾	WMTC revisto ⁽¹⁷⁾
L1Be - L7e ⁽⁶⁾	Todos os outros veículos da categoria L	PI	Euro 5 ⁽⁶⁾	1000	100	68	60	4,5 ⁽¹⁶⁾	WMTC revisto
		CI / Híbrido		500	100	68	90	4,5	WMTC revisto

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

(B) Valores-limite das emissões do sistema de diagnóstico a bordo;**(B1) Euro 4⁽⁵⁾, OBD fase I**

Categoria do veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)	Ciclo de ensaios
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	– Ciclomotor de duas rodas – Ciclomotor de três rodas – Motoquatro ligeira de estrada	PI, CI ou Híbrido	Euro 4	3610	2690	850	Regulamento UNECE n.º 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	– Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral	PI v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2170	1400	350	WMTC, fase 2
L5Ae	– Triciclo	PI v _{max} ≥ 130 km/h		2170	630	450	WMTC, fase 2
L7Ae	– Motoquatro pesada de estrada	CI ou híbrido		2170	630	900	WMTC, fase 2

(B2) Euro 5⁽⁶⁾, OBD fase I, e⁽⁷⁾ OBD fase II

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L1Be — L7e ⁽⁶⁾	Todas as categorias de veículos, excepto a L1Ae	PI	Euro 5	1900	250	300	50	WMTC revisto
		CI ou híbrido	Euro 5	1900	320	540	50	WMTC revisto

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

(C) Valores-limite das emissões por evaporação**(C1) Euro 4⁽⁵⁾**

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa total de hidrocarbonetos (THC) (mg / ensaio)	Ciclo de ensaios
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	– Motociclo de duas rodas ⁽²⁰⁾ com e sem carro lateral	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Triciclo	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L6Ae	Motoquatro ligeira de estrada	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L7Ae	Motoquatro pesada de estrada	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		

(C2) Euro 5⁽⁶⁾

Categoria do veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Ensaio de permeabilidade (mg / m ² / dia)		Massa total de hidrocarbonetos (THC) no ensaio SHED (mg / ensaio)
				Reservatório de combustível	Tubagem de alimentação de combustível	Veículo
L1Ae	Velocípede com motor	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Ciclomotor de duas rodas		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Ciclomotor de três rodas		Euro 5	1500	15000	1500
L3e ⁽⁶⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral		Euro 6			1500
L5Ae	Triciclo		Euro 5			1500
L5Be	Triciclo comercial		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Motoquatro ligeira de estrada		Euro 5			1500
L6Be	Minicarro ligeiro		Euro 5	1500	15000	1500

L7Ae	Motoquatro pesada de estrada		Euro 5			1500
L7Be	Minicarro pesado		Euro 5	1500	15000	1500

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

(D) Valores-limite das emissões sonoras — Euro 3⁽⁴⁾, Euro 4⁽⁵⁾, Euro 5⁽⁶⁾

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Nível sonoro⁽²¹⁾ Euro 3⁽⁴⁾ (dB(A))	Procedimento de ensaio⁽²³⁾ Euro 3⁽⁴⁾	Nível sonoro⁽²¹⁾ Euro 4⁽⁵⁾ (dB(A))	Procedimento de ensaio⁽²³⁾ Euro 4⁽⁵⁾	Nível sonoro⁽²²⁾ Euro 5⁽⁶⁾ dB(A)	Procedimento de ensaio Euro 5⁽⁶⁾
L1Ae	Velocípede com motor	63	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 63	63 ⁽²¹⁾	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 63		Regulamento UNECE n.º 63
L1Be	Ciclomotor de duas rodas $v_{\max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Ciclomotor de duas rodas $v_{\max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Ciclomotor de três rodas	76	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 9	76	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 9		Regulamento UNECE n.º 9
L3e	Motociclo de duas rodas Cilindrada ≤ 80 cm ³	75	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 41	75	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 41		Regulamento UNECE n.º 41
	Motociclo de duas rodas Cilindrada < 80 cm ³ e ≤ 175 cm ³	77		77			
	Motociclo de duas rodas Cilindrada > 175 cm ³	80		80			
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	80		80			
L5Ae	Triciclo	80	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 9	80	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 9		Regulamento UNECE n.º 9
L5Be	Triciclo comercial	80		80			
L6Ae	Motoquatro ligeira	80	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 63	80	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 63		Regulamento UNECE n.º 63
L6Be	Minicarro ligeiro	80	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 9	80	Acto delegado/ Regulamento UNECE n.º 9		Regulamento UNECE n.º 9
L7Ae	Motoquatro de estrada	80		80			
L7Be	Minicarro pesado	80		80			

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO VII

Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição

(A) Quilometragem para a durabilidade dos veículos da categoria L

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Quilometragem (km) para a durabilidade Euro 3 ⁽⁴⁾	Quilometragem (km) para a durabilidade Euro 4 ⁽⁵⁾	Quilometragem (km) para a durabilidade Euro 5 ⁽⁶⁾
L1Ae	Velocípede com motor	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	– Ciclomotor de duas rodas – Ciclomotor de três rodas - Motoquatro ligeira de estrada	10 000	11 000	12 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L5e L6Be L7Be	– Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral ($v_{max} < 130 \text{ km/h}$) – Triciclo - Minicarro ligeiro - Minicarro pesado	18 000	20 000	30 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L7Ae	– Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral ($v_{max} \geq 130 \text{ km/h}$) Motoquatro pesada de estrada	30 000	35 000	50 000

(B) Factores de deterioração (DF):

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Euro 3 ⁽⁴⁾ FD (-)				Euro 4 ⁽⁵⁾ FD (-)				Euro 5 ⁽⁶⁾ DF ⁽⁷⁾ (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM ⁽²⁴⁾ (7)
											PI	CI ⁽²⁵⁾	PI	CI	PI	CI	CI

L1e—L7e	Todas	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0
---------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO VIII

Requisitos suplementares de segurança funcional

Objecto	Data de aplicação	Requisitos
Montagem obrigatória de sistemas de travagem antibloqueio ⁽²⁶⁾	Quatro anos após a data a que se refere o artigo 82.º, n.º 2.	(a) Os novos motociclos ⁽²⁷⁾ da subcategoria L3e–A1 que são vendidos, matriculados e entram em circulação devem estar equipados quer com um sistema de travagem antibloqueio ⁽²⁸⁾ quer com um sistema de travagem combinada ⁽²⁹⁾ , ou com ambos os tipos de sistemas avançados de travagem, ao critério do fabricante. (b) Os novos motociclos das subcategorias L3e–A2 e L3e–A3 que são vendidos, matriculados e entram em circulação devem estar equipados com um sistema de travagem antibloqueio.
Segurança nas curvas em estradas pavimentadas	Data indicada no segundo parágrafo do artigo 82.º	Os veículos da categoria L devem ser construídos de modo que cada uma das suas rodas possa rodar sempre a diferentes velocidades, a fim de permitir uma segurança nas curvas em estradas pavimentadas. Se um dos veículos de três ou quatro rodas estiver equipado com um diferencial com dispositivo de bloqueio, deve ser concebido para este último se encontrar normalmente desbloqueado.
Melhoria da visibilidade do veículo e do seu condutor através da ligação automática das luzes ⁽³⁰⁾	Data indicada no segundo parágrafo do artigo 82.º	Para melhorar a visibilidade, os veículos da categoria L devem estar equipados com o seguinte: a) Para os veículos L1e: Dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa em conformidade com o disposto no Regulamento UNECE n.º 74, Rev. 2, que requer que o sistema de iluminação acenda automaticamente. b) Para os veículos L3e: Ao critério do fabricante do veículo, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa em conformidade com o disposto no Regulamento UNECE n.º 53, Rev. 2, e respectivas alterações 1 e 2, ou luzes diurnas permanentes (DRL) específicas, em conformidade com o Regulamento UNECE n.º 87, Rev. 2, e respectivas séries de alterações 1 e 2; c) Para todas as outras categorias de veículos da categoria L: Um sistema de iluminação que acende automaticamente ou, à escolha do fabricante, luzes diurnas permanentes (DRL) específicas que acendam automaticamente ⁽³¹⁾ .

N.B.: consultar a última página do anexo VII para ceder ao conjunto de notas dos anexos.

Notas explicativas dos anexos I a VIII

- (1) Os limites de potência constantes do anexo I baseiam-se na potência nominal máxima contínua que é independente da configuração da propulsão do veículo.
- (2) A subclassificação de um veículo da categoria L3e com base no facto de este ter uma velocidade de projecto inferior ou igual a 130 km/h ou superior a 130 km/h é independente da sua subclassificação nas classes de desempenho do sistema de propulsão A1 (embora não susceptível de atingir 130 km/h), A2 ou A3.
- (3) A montagem de sistemas de travagem antibloqueio só é obrigatória para os veículos L3e, conforme previsto no anexo VIII.
- (4) Categoria L3e: Euro 4.
- (5) Categoria L3e: Euro 5.
- (6) Categoria L3e: Euro 6.
- (7) Refere-se ao artigo 21.º, n.ºs 4 e 5.
- (8) Se o(s) motor(es) (híbrido(s)) estiver(em) equipado(s) com um dispositivo de paragem/arranque do motor, o fabricante deve assegurar que o motor de combustão está a funcionar em marcha lenta/ralenti ou a marcha lenta acelerada. O veículo deve poder efectuar o ensaio de aceleração sem carga para sistemas de propulsão que incluam um motor CI.
- (9) JO L 282 de 1.11.1996, p. 64.
- (10) JO L 141 de 6.6.2009, p. 12.
- (11) JO L 116/1 de 8.5.2010, p. 1.
- (12) JO C [...] de [...], p. [...], incluindo o coeficiente de ponderação para emissões a frio.
- (13) JO C [...] de [...], p. [...].
- (14) Só o motociclo de duas rodas de base, no qual se instala o carro lateral, deve cumprir os limites de emissão aplicáveis.
- (15) Só CI, mas também se, por exemplo, um veículo híbrido incluir um motor CI.
- (16) Só é aplicável a motores a gasolina de injeção directa (DI).
- (17) O estudo de impacto ambiental mencionado no artigo 21.º, n.º 4, também avaliará a exequibilidade de os veículos da categoria L, à excepção dos das categorias L3e, L5Ae e L7Ae, serem submetidos a ensaios de emissões no âmbito de um WMTC revisto.
- (18) Motores PI alimentados a gasolina, misturas de gasolina ou etanol.
- (19) A relação custo-eficácia do controlo das emissões por evaporação será também avaliada pelo estudo de impacto ambiental, a efectuar pela Comissão, conforme referido no artigo 21.º, n.º 5. No referido estudo, será igualmente avaliada a possível relação custo-eficácia do ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível e da tubagem de alimentação de combustível enquanto eventual alternativa ao ensaio SHED para os veículos das subcategorias que ainda não foram submetidas ao ensaio de emissões por evaporação, mencionados no artigo 21.º, n.ºs 4 e 5.
- (20) $v_{\max} \geq 130$ km/h.
- (21) Até a UE aceder aos Regulamentos UNECE n.ºs 9, 41 e 63 e adoptar esses regulamentos no âmbito do grupo de trabalho UNECE WP29 e na UE, incluindo os valores-limite de emissões sonoras das fases Euro 3 e Euro 4, os veículos devem cumprir os valores-limite indicados no anexo VI (parte D). Quando a UE adoptar os Regulamentos UNECE n.ºs 9, 41 e 63, estes tornar-se-ão obrigatórios e incluirão valores-limite de emissões

sonoras equivalentes aos indicados no anexo VI(D), substituindo os procedimentos de ensaio constantes do acto delegado.

- (22) Os valores-limite Euro 5 a determinar devem ser alterados por um acto de co-decisão distinto.
- (23) Um acto delegado do presente regulamento inclui os procedimentos de ensaio das emissões sonoras e substituirá os Regulamentos UNECE n.ºs 9, 41 e 63.
- (24) Só para os motores PI, DI e CI.
- (25) É também aplicável aos veículos híbridos.
- (26) «Sistema avançado de travagem» designa um sistema de travagem antibloqueio, um sistema de travagem combinada, ou ambos os tipos. O desempenho dos sistemas de travagem deve ser objecto de ensaio em conformidade com os requisitos definidos num acto delegado.
- (27) Os veículos da categoria L4e (motociclos com um carro lateral) estão isentos do cumprimento dos requisitos mencionados em a) e b) sobre a instalação obrigatória de sistemas avançados de travagem.
- (28) «Sistema de travagem antibloqueio» designa um sistema que detecta o grau de deslizamento das rodas e que regula automaticamente a pressão que produz as forças de travagem na(s) roda(s) para limitar o seu grau de deslizamento.
- (29) «Sistema de travagem combinada» designa
 - a) no caso dos veículos L1e e L3e: um sistema de travagem em que, pelo menos, dois travões em rodas diferentes sejam accionados em conjunto actuando sobre um único comando.
 - b) no caso dos veículos da categoria L4e: um sistema de travagem em que os travões, pelo menos, nas rodas da frente e de trás são accionados por actuação de um único comando (se a roda de trás e a roda do carro lateral travarem com o mesmo sistema de travagem, este é considerado o travão traseiro);
 - c) no caso dos veículos das categorias L2e, L5e, L6e e L7e: um sistema de travagem em que todos os travões em todas as rodas sejam accionados em conjunto actuando sobre um único comando.
- (30) «Acendimento automático» designa um sistema de iluminação que se activa quando a chave de ignição ou o interruptor do motor estiverem na posição ligado.
- (31) Para permitir o arranque de um motor de combustão, o sistema de iluminação pode ser desligado durante a fase de arranque por um período consecutivo menor ou igual a 10 segundos.

Anexo IX
Quadro de correspondência⁽³²⁾

Directiva 2002/24/CE	Presente Regulamento
Artigo 1.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 2.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 1.º, n.º 2, alínea a), subalínea i)	Artigo 4, n.º 2, alínea a), parte B
Artigo 1.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii)	Artigo 4, n.º 2, alínea b)
Artigo 1, n.º 2, alínea b)	Artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) e d)
Artigo 1.º, n.º 2, alínea c)	Artigo 4.º, alínea e)
Artigo 1.º, n.º 3, alínea a)	Artigo 4.º, alínea f)
Artigo 1.º, n.º 3, alínea a)	Artigo 4.º, alínea g)
Artigo 2.º	Artigo 3.º
Artigo 3.º	Artigo 23.º
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 27.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 27.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 5.º, n.º 4
Artigo 4.º, n.º 4	-
Artigo 4.º, n.º 5	Artigo 31.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 6	Artigo 27.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 1	Artigo 27.º, n.º 10
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 28.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 28, n.º 1, alínea b)
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 27.º, n.º 5
Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 27.º, n.º 7
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 27.º, n.º 8
Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 36.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 36.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.º 2	Artigo 36.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 36.º, n.º 5
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 37.º, n.º 2

Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 59.º, n.º 2, primeiro parágrafo
Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 59.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 37.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 37.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 37.º, n.º 3

Nota (32): Referidos no artigo 81.º

Directiva 2002/24/CE	Presente Regulamento
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 46.º
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 32.º, n.º 1
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 32.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 4	Artigo 33.º
Artigo 9.º, n.º 5	Artigo 34.º, n.º 3
Artigo 10.º, n.º 1	Artigo 31.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 51.º, n.º 3
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 35.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 51.º, n.º 7
Artigo 11.º	-
Artigo 12.º	Artigo 50.º, n.º 1
Artigo 13.º	-
Artigo 14.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), subalínea i)	Artigo 66.º, n.º 9
Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii).	Artigo 64.º, n.º 8
Artigo 14.º, n.º 2, primeiro parágrafo	-
Artigo 14.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 66.º, n.º 10
Artigo 15.º, n.º 1	Artigo 45.º
Artigo 15.º, n.º 2	Artigo 47.º
Artigo 15.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea i)	Artigo 40.º
Artigo 2.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea ii)	Artigo 2.º, n.º 2, alínea e)
Artigo 15.º, n.º 3, segundo parágrafo	-
Artigo 15.º, n.º 3, alínea b), primeiro parágrafo	-
Artigo 15.º, n.º 3, alínea b), segundo parágrafo	-
Artigo 15.º, n.º 3, alínea b), terceiro parágrafo	-
Artigo 15.º, n.º 3, alínea b), quarto parágrafo	-

Artigo 15.º, n.º 4	-
Artigo 16.º, n.º 1, primeiro parágrafo	-
Artigo 16.º, n.º 1, segundo parágrafo	-
Artigo 16.º, n.º 2, primeiro parágrafo	-
Artigo 16.º, n.º 2, segundo parágrafo	-
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 38.º
Artigo 17.º	Artigo 39.º
Artigo 18.º, n.º 1	Artigo 74.º, n.º 1
Artigo 18.º, n.º 2	Artigo 74.º, n.º 2
Artigo 18.º, n.º 3	-
Artigo 19.º	Artigo 81.º
Artigo 20.º	Artigo 82.º, n.º 2
Directiva 2002/24/CE	Presente Regulamento
Artigo 21.º	Artigo 79.º, n.º 1
Artigo 22.º	-
Artigo 23.º	Artigo 82.º, n.º 1
Artigo 24.º	-