

Jornal Oficial

da União Europeia

L 35



Edição em língua
portuguesa

Legislação

52.º ano

4 de Fevereiro de 2009

Índice

I Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à protecção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, que altera a Directiva 2007/46/CE e revoga as Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE ⁽¹⁾ 1
- ★ Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Directiva 2007/46/CE ⁽¹⁾ 32
- ★ Regulamento (CE) n.º 80/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 2299/89 do Conselho ⁽¹⁾ 47
- ★ Regulamento (CE) n.º 81/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 562/2006 no que respeita à utilização do Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) no âmbito do Código das Fronteiras Schengen 56

Aviso ao leitor (ver verso da contracapa) s3

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (CE) N.º 78/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 14 de Janeiro de 2009

relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à protecção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, que altera a Directiva 2007/46/CE e revoga as Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

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, existe um sistema comunitário de homologação de veículos a motor. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que se refere à protecção dos peões, a fim de evitar a aprovação de requisitos diferentes consoante os Estados-Membros e de garantir o correcto funcionamento do mercado interno.

- (2) O presente regulamento é um dos actos regulamentares específicos, no contexto do procedimento de homologação CE, nos termos da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-quadro) ⁽³⁾. A fim de cumprir os objectivos estabelecidos no considerando 1 do presente regulamento, os anexos I, III, IV, VI e XI da Directiva 2007/46/CE deverão ser alterados.

- (3) A experiência adquirida confirma que a legislação em matéria de veículos automóveis é frequentemente de teor técnico muito pormenorizado. É pois adequado aprovar um regulamento, e não uma directiva, a fim de evitar discrepâncias entre medidas de transposição e um nível desnecessário de legislação nos Estados-Membros, na medida em que não será necessária a transposição para a legislação nacional. Por conseguinte, a Directiva 2003/102/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Novembro de 2003, relativa à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada antes e em caso de colisão com um veículo a motor ⁽⁴⁾ e a Directiva 2005/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa à utilização de sistemas de protecção frontal em veículos a motor ⁽⁵⁾, que prevê requisitos para a instalação e a utilização de sistemas de protecção frontal em veículos e, consequentemente, um nível de protecção dos peões, deverão ser substituídas pelo presente regulamento, a fim de assegurar a coerência nesta área. Isto implica que os Estados-Membros revoguem os diplomas de transposição das directivas revogadas.

⁽¹⁾ JO C 211 de 19.8.2008, p. 9.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 18 de Junho de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 16 de Dezembro de 2008.

⁽³⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 321 de 6.12.2003, p. 15.

⁽⁵⁾ JO L 309 de 25.11.2005, p. 37.

- (4) Comprovou-se que os requisitos da segunda fase de aplicação da Directiva 2003/102/CE não se têm revelado exequíveis. A este respeito, nos termos do artigo 5.º dessa directiva, a Comissão deverá apresentar as propostas necessárias para superar os problemas de exequibilidade dos referidos requisitos e utilizar sistemas de segurança activa, garantindo simultaneamente que os níveis de segurança proporcionados aos utilizadores vulneráveis da estrada não sejam reduzidos.
- (5) Um estudo encomendado pela Comissão revela que os requisitos de protecção dos peões podem ser significativamente melhorados mediante uma combinação de medidas activas e passivas que oferecem um nível de protecção superior ao das disposições previamente vigentes. Esse estudo destacou, em particular, a medida de segurança activa constituída pelo sistema de assistência à travagem de emergência, a qual, em combinação com modificações dos requisitos de segurança passiva, aumentaria significativamente o nível de protecção dos peões. É pois adequado prever a obrigatoriedade de instalar sistemas de assistência à travagem de emergência em veículos a motor novos. Todavia, essa medida não deverá substituir sistemas de segurança passiva de alto nível, mas antes complementá-los.
- (6) Os veículos equipados com sistemas anticollisão podem ser isentos de determinados requisitos enunciados no presente regulamento na medida em que possam evitar colisões com peões, e não apenas atenuar os efeitos de tais colisões. Após avaliar se a utilização desses sistemas pode efectivamente evitar colisões com peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, a Comissão pode apresentar propostas de alteração do presente regulamento a fim de permitir a utilização de sistemas anticollisão.
- (7) Dado o número crescente de veículos cada vez mais pesados a circular em vias urbanas, é adequado que as disposições sobre a protecção dos peões sejam aplicáveis não só a veículos até 2 500 kg de massa máxima, mas também, após um período de transição limitado, aos veículos das categorias M₁ e N₁ que excedam esse limite.
- (8) Tendo em vista aumentar quanto antes a protecção dos peões, os fabricantes que pretendam requerer uma homologação em conformidade com os novos requisitos antes de estes serem obrigatórios devem poder fazê-lo, na condição de as medidas de execução necessárias já estarem em vigor.
- (9) As medidas necessárias à aplicação do presente regulamento deverão ser aprovadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (10) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar disposições técnicas para a aplicação dos requisitos de ensaio e medidas de execução com base nos resultados do controlo. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o com novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (11) A fim de garantir uma transição harmoniosa das disposições das Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE para o presente regulamento, a aplicação deste último deverá ser adiada por um determinado período após a sua entrada em vigor.
- (12) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns referentes à protecção dos peões, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à escala da acção necessária, ser mais bem alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece requisitos para a construção e o funcionamento de veículos e sistemas de protecção frontal a fim de reduzir o número e a gravidade das lesões em peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada em caso de colisão com as superfícies frontais dos veículos e de evitar tais colisões.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se:

- a) Aos veículos a motor da categoria M₁, definidos no n.º 11 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE e no ponto 1 da parte A do seu anexo II, sem prejuízo do n.º 2 do presente artigo;
- b) Aos veículos a motor da categoria N₁, definidos no n.º 11 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE e no ponto 2 da parte A do seu anexo II, sem prejuízo do n.º 2 do presente artigo;

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

c) Aos sistemas de protecção frontal montados como equipamento de origem nos veículos referidos nas alíneas a) e b) ou fornecidos como unidades técnicas autónomas para instalação nesses veículos.

2. Os pontos 2 e 3 do anexo I do presente regulamento não se aplicam:

a) A veículos da categoria N_1 , e

b) A veículos da categoria M_1 derivados da categoria N_1 de massa máxima superior a 2 500 kg,

em que a posição do «ponto R» do condutor se situe à frente do eixo dianteiro ou longitudinalmente 1 100 mm, no máximo, para trás da linha de centro transversal do eixo dianteiro.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Montante A», o suporte mais dianteiro e mais exterior do tejadilho, que se estende do quadro até ao tejadilho do veículo;
2. «Sistema de assistência à travagem», uma função do sistema de travagem que, com base numa característica da solicitação do travão pelo condutor, conclui que este se encontra numa situação de travagem de emergência e, nestas condições:
 - a) Ajuda o condutor a obter uma força de travagem tão elevada quanto possível, ou
 - b) É suficiente para desencadear um ciclo completo do sistema de travagem antibloqueio;
3. «Pára-choques», quaisquer estruturas exteriores situadas na parte inferior dianteira de um veículo, incluindo os respectivos apêndices, destinadas a proteger o veículo na eventualidade de uma colisão frontal a baixa velocidade com outro veículo; não inclui os sistemas de protecção frontal;
4. «Sistema de protecção frontal», uma ou mais estruturas autónomas, tais como barras de protecção frontal rígidas, ou pára-choques adicionais, para além do pára-choques de origem, destinadas a proteger a superfície exterior do veículo de eventuais danos em caso de colisão com um objecto, exceptuando as estruturas com uma massa inferior a 0,5 kg destinadas à protecção exclusiva das luzes do veículo;
5. «Massa máxima», a massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante nos termos do ponto 2.8 do anexo I da Directiva 2007/46/CE;
6. «Veículos da categoria N_1 derivados da categoria M_1 », os veículos da categoria N_1 que, para a frente dos pilares A, têm a mesma estrutura e a mesma forma gerais que os veículos da categoria M_1 dos quais são derivados;

7. «Veículos da categoria M_1 derivados da categoria N_1 », os veículos da categoria M_1 que, para a frente dos pilares A, têm a mesma estrutura e a mesma forma gerais que os veículos da categoria N_1 dos quais são derivados.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 4.º

Requisitos técnicos

1. Em conformidade com o artigo 9.º, os fabricantes devem garantir que os veículos colocados no mercado estejam equipados com um sistema de assistência à travagem homologado em conformidade com os requisitos do ponto 4 do anexo I e cumpram os requisitos dos pontos 2 ou 3 do anexo I.

2. Em conformidade com o artigo 10.º, os fabricantes devem garantir que os sistemas de protecção frontal montados como equipamento de origem em veículos colocados no mercado ou fornecidos como unidades técnicas autónomas cumpram os requisitos dos pontos 5 e 6 do anexo I.

3. Os fabricantes devem apresentar às entidades homologadoras dados adequados relativos às especificações e às condições de ensaio do veículo e do sistema de protecção frontal. Os dados devem incluir a informação necessária para efeitos da verificação do funcionamento de qualquer dispositivo de segurança activa instalado no veículo.

4. No caso dos sistemas de protecção frontal a fornecer como unidades técnicas autónomas, os fabricantes devem apresentar às entidades homologadoras dados adequados relativos às especificações e às condições de ensaio dos sistemas.

5. Os sistemas de protecção frontal só podem ser distribuídos, postos à venda ou vendidos como unidades técnicas autónomas se incluírem uma lista dos modelos de veículos para os quais o sistema de protecção frontal foi homologado e instruções de montagem claras. As instruções de montagem devem conter prescrições de instalação específicas, incluindo modos de fixação nos veículos para os quais a unidade técnica foi homologada, que permitam montar os componentes homologados nesses veículos em conformidade com as disposições aplicáveis constantes do ponto 6 do anexo I.

6. A Comissão aprova medidas de execução que estabelecem as disposições técnicas para a aplicação dos requisitos previstos no anexo I. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

Artigo 5.º

Pedido de homologação CE

1. Ao pedir a homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões, o fabricante apresenta à entidade homologadora a ficha de informações, estabelecida em conformidade com o modelo constante da parte 1 do anexo II.

O fabricante deve apresentar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar.

2. Ao pedir a homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal, o fabricante apresenta à entidade homologadora a ficha de informações, estabelecida em conformidade com o modelo constante da parte 2 do anexo II.

O fabricante deve apresentar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar equipado com um sistema de protecção frontal. A pedido do serviço técnico, o fabricante deve apresentar igualmente componentes específicos ou amostras dos materiais utilizados.

3. Ao pedir a homologação CE de um tipo de sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma, o fabricante apresenta à entidade homologadora a ficha de informações, estabelecida em conformidade com o modelo constante da parte 3 do anexo II.

O fabricante deve apresentar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação uma amostra do tipo de sistema de protecção frontal a homologar. Se o serviço técnico considerar necessário, poderá solicitar mais amostras. As amostras devem ostentar, de forma clara e indelével, a marca ou firma do requerente e a designação do tipo em questão. O fabricante deve adoptar disposições para a posterior afixação obrigatória da marca de homologação CE.

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DAS AUTORIDADES DOS ESTADOS-MEMBROS

Artigo 6.º

Concessão da homologação CE

1. Uma vez cumpridos os requisitos pertinentes, a entidade homologadora concede a homologação CE e emite um número de homologação em conformidade com o sistema de numeração estabelecido no anexo VII da Directiva 2007/46/CE.

2. Para o ponto 3 desse número de homologação, é utilizada uma das seguintes letras:

a) Para a homologação de veículos no que diz respeito à protecção dos peões:

— «A», se o veículo cumprir as disposições do ponto 2 do anexo I;

— «B», se o veículo cumprir as disposições do ponto 3 do anexo I;

b) Para a homologação de um veículo atendendo ao facto de estar equipado com um sistema de protecção frontal ou para a homologação de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma:

— «A», se o sistema de protecção frontal cumprir as disposições do ponto 5 do anexo I no que se refere à aplicação dos pontos 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 e 5.3;

— «B», se o sistema de protecção frontal cumprir as disposições do ponto 5 do anexo I no que se refere à aplicação dos pontos 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 e 5.3;

— «X», se o sistema de protecção frontal cumprir as disposições do ponto 5 do anexo I no que se refere à aplicação dos pontos 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 e 5.3.

3. Uma entidade homologadora não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo ou tipo de sistema de protecção frontal.

4. Para efeitos do n.º 1, a entidade homologadora emite o certificado de homologação CE estabelecido de acordo com o seguinte:

a) Modelo constante da parte 1 do anexo III para um modelo de veículo no que se refere à protecção dos peões;

b) Modelo constante da parte 2 do anexo III para um modelo de veículo no que se refere ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal;

c) Modelo constante da parte 3 do anexo III para um tipo de sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma.

Artigo 7.º

Marca de homologação CE

Os sistemas de protecção frontal homologados em conformidade com o presente regulamento em virtude da homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal, ou da homologação de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma, satisfazem os requisitos do presente regulamento, sendo-lhes consequentemente atribuída uma marca de homologação CE, que devem ostentar, emitida nos termos do disposto no anexo IV.

Artigo 8.º

Modificações do modelo ou tipo e alteração das homologações

Qualquer modificação de um veículo para a frente dos pilares A ou do sistema de protecção frontal que afecte a estrutura, as dimensões principais, os materiais da superfície externa do veículo, os métodos de fixação ou a disposição dos componentes externos ou internos, e que possa exercer uma influência significativa nos resultados dos ensaios, é considerada uma alteração nos termos do artigo 13.º da Directiva 2007/46/CE e, consequentemente, exige um novo pedido de homologação.

Artigo 9.º

Calendário para a aplicação aos veículos

1. Com efeitos a partir da data prevista no segundo parágrafo do artigo 16.º, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com a protecção dos peões, a homologação CE ou a homologação nacional no que respeita aos seguintes novos modelos de veículos:

- a) Da categoria M₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I;
- b) Da categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 ou 3 do anexo I;
- c) Da categoria N₁ derivados da categoria M₁ de massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 e 4 ou nos pontos 3 e 4 do anexo I.

2. Com efeitos a partir de 24 de Fevereiro de 2011, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar os certificados de conformidade válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço dos seguintes novos veículos que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I do presente regulamento:

- a) Veículos da categoria M₁;
- b) Veículos da categoria N₁ derivados da categoria M₁ de massa máxima não superior a 2 500 kg.

3. Com efeitos a partir de 24 de Fevereiro de 2013, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com a protecção dos peões, a homologação CE ou a homologação nacional no que respeita aos seguintes novos modelos de veículos:

- a) Da categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I;
- b) Da categoria N₁ derivados da categoria M₁ de massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I.

4. Com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2012, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar os certificados de conformidade válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço dos seguintes novos veículos que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 ou 3 do anexo I do presente regulamento:

- a) Veículos da categoria M₁ de massa máxima não superior a 2 500 kg,
- b) Veículos da categoria N₁ derivados da categoria M₁ de massa máxima não superior a 2 500 kg.

5. Com efeitos a partir de 24 de Fevereiro de 2015, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com a protecção dos peões, a concessão da homologação CE ou homologação nacional no que respeita aos seguintes novos modelos de veículos:

- a) Da categoria M₁, de massa máxima superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I;
- b) Da categoria N₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 3 e 4 do anexo I.

6. Com efeitos a partir de 24 de Agosto de 2015, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço dos novos veículos da categoria N₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I do presente regulamento.

7. Com efeitos a partir de 24 de Fevereiro de 2018, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de quaisquer dos seguintes novos veículos:

- a) Da categoria M₁, de massa máxima não superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento;
- b) Da categoria N₁ derivados da categoria M₁, de massa máxima não superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento.

8. Com efeitos a partir de 24 de Agosto de 2019, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar os certificados de conformidade válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço dos seguintes novos veículos:

- a) Da categoria M₁, de massa máxima superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento;
- b) Da categoria N₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento.

9. Sem prejuízo dos n.ºs 1 a 8 do presente artigo e sob reserva da entrada em vigor das medidas aprovadas ao abrigo do n.º 6 do artigo 4.º, se um fabricante o requerer, as autoridades nacionais não podem recusar, por motivos relacionados com a protecção dos peões, a concessão da homologação CE ou da homologação nacional a um novo modelo de veículo ou proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de um veículo novo, se o veículo em causa cumprir as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 3 ou 4 do anexo I.

Artigo 10.º**Aplicação a sistemas de protecção frontal**

1. As autoridades nacionais devem recusar a concessão da homologação CE ou da homologação de âmbito nacional a novos modelos de veículos equipados com sistemas de protecção frontal, ou da homologação CE como unidade técnica autónoma a novos tipos de sistemas de protecção frontal, que não cumpram os requisitos estabelecidos nos pontos 5 e 6 do anexo I.

2. As autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com os sistemas de protecção frontal, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de novos veículos que não cumpram os requisitos estabelecidos nos pontos 5 e 6 do anexo I do presente regulamento.

3. Os requisitos constantes dos pontos 5 e 6 do anexo I do presente regulamento são aplicáveis aos sistemas de protecção frontal fornecidos como unidades técnicas autónomas para efeitos do artigo 28.º da Directiva 2007/46/CE.

Artigo 11.º**Sistemas anticolisão**

1. Com base numa avaliação da Comissão, os veículos equipados com sistemas anticolisão podem ser isentos de cumprir os requisitos de ensaio enunciados nos pontos 2 e 3 do anexo I para lhes ser concedida uma homologação CE ou uma homologação nacional para um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões, ou para serem vendidos, registados ou entram em serviço.

2. A Comissão apresenta a avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, acompanhada, se for caso disso, de propostas de alteração do presente regulamento.

As medidas propostas devem garantir níveis de protecção pelo menos equivalentes, em termos de eficácia real, aos previstos nos pontos 2 e 3 do anexo I.

Artigo 12.º**Controlo**

1. As autoridades nacionais apresentam anualmente à Comissão os resultados do controlo referido nos pontos 2.2, 2.4 e 3.2 do anexo I até 28 de Fevereiro do ano seguinte ao da sua obtenção.

A exigência de apresentação desses resultados cessa a partir de 24 de Fevereiro de 2014.

2. Com base nos resultados do controlo realizado nos termos dos pontos 2.2, 2.4 e 3.2 do anexo I, a Comissão pode aprovar as medidas de execução necessárias.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

3. Com base nas informações pertinentes transmitidas pelas entidades homologadoras e pelas partes interessadas, e também em estudos independentes, a Comissão controla a evolução técnica no domínio do reforço dos requisitos dos sistemas de segurança passiva, da assistência à travagem e de outras tecnologias de segurança activa que possam oferecer uma melhor protecção aos utilizadores vulneráveis da estrada.

4. Até 24 de Fevereiro de 2014, a Comissão reexamina a exequibilidade e a aplicação desses requisitos reforçados dos sistemas de segurança passiva. A Comissão reexamina o funcionamento do presente regulamento em relação à utilização e à eficácia dos sistemas de assistência à travagem e de outras tecnologias de segurança activa.

5. A Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, acompanhado, se for caso disso, de propostas na matéria.

Artigo 13.º**Sanções**

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até 24 de Agosto de 2010 e notificam-na imediatamente de qualquer alteração posterior das mesmas.

2. Entre os tipos de infracções sujeitos a sanção, incluem-se pelo menos os seguintes:

- a) Prestação de declarações falsas durante os procedimentos de homologação ou durante os procedimentos que conduzam a uma convocação de veículos;
- b) Falsificação de resultados de ensaios para a homologação;
- c) Retenção de dados ou de especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma convocação de veículos ou à revogação da homologação;
- d) Recusa de facultar acesso a informação.

CAPÍTULO IV**DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS****Artigo 14.º****Alterações à Directiva 2007/46/CE**

A Directiva 2007/46/CE é alterada em conformidade com o anexo V do presente regulamento.

*Artigo 15.º***Revogação**

As Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE são revogadas com efeitos a partir da data indicada no segundo parágrafo do artigo 16.º do presente regulamento.

As referências feitas às directivas revogadas devem ser entendidas como sendo referências ao presente regulamento.

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

Feito em Estrasburgo, em 14 de Janeiro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

*Artigo 16.º***Entrada em vigor**

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 24 de Novembro de 2009, com excepção do n.º 6 do artigo 4.º e do n.º 9 do artigo 9.º, que são aplicáveis a partir do dia de entrada em vigor e dos n.ºs 2 a 8 do artigo 9.º, que são aplicáveis a partir das datas neles previstas.

Pelo Conselho
O Presidente
A. VONDRA

LISTA DE ANEXOS

Anexo I Disposições técnicas para o ensaio de veículos e sistemas de protecção frontal

Anexo II Modelos de fichas de informações a fornecer pelo fabricante

- | | |
|---------|---|
| Parte 1 | Ficha de informações relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões |
| Parte 2 | Ficha de informações relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal |
| Parte 3 | Ficha de informações relativa à homologação CE de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma |

Annex III Modelos de certificados de homologação CE

- | | |
|---------|---|
| Parte 1 | Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões |
| Parte 2 | Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal |
| Parte 3 | Certificado de homologação CE relativo à homologação de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma |

Anexo IV Marcação da homologação CE

Apêndice Exemplo de Marca de Homologação CE

Anexo V Alterações à Directiva 2007/46/CE

ANEXO I

Disposições técnicas para o ensaio de veículos e sistemas de protecção frontal

1. Para efeitos do presente anexo, entende-se por:
 - 1.1. «Borda dianteira da tampa do compartimento do motor», a parte dianteira da estrutura superior externa que inclui a tampa do compartimento do motor (também designada somente por «tampa») e os guarda-lamas, os elementos superiores e laterais do sistema dos faróis e quaisquer outros acessórios;
 - 1.2. «Linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor», o traço geométrico dos pontos de contacto entre uma vara de 1 000 mm de comprimento e a superfície frontal da tampa do compartimento do motor, quando a vara, mantida paralelamente ao plano longitudinal vertical do veículo e inclinada 50° para trás e com a extremidade inferior a 600 mm acima do solo, corre ao longo da borda dianteira da tampa do compartimento do motor, mantendo-se em contacto com ela. No caso dos veículos com uma superfície superior da tampa do compartimento do motor inclinada essencialmente a 50°, de modo que a vara se mantém em contacto de modo permanente ou tem pontos de contacto múltiplos, em vez de um contacto num só ponto, determina-se a linha de referência com a vara inclinada 40° para trás. No caso dos veículos com uma forma tal que o contacto se faz em primeiro lugar na extremidade inferior da vara, considera-se este contacto como sendo a linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor, nessa posição lateral. No caso dos veículos com uma forma tal que o contacto se faz em primeiro lugar na extremidade superior da vara, o traço geométrico dos pontos da linha de contorno para um comprimento de 1 000 mm será utilizado como linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor nessa posição lateral. Para efeitos do presente regulamento, considera-se também que a borda superior do pára-choques constitui a borda dianteira da tampa do compartimento do motor, se entrar em contacto com a vara durante o processo;
 - 1.3. «Linha de contorno para um comprimento de 1 000 mm», o traço geométrico descrito na superfície dianteira superior por uma extremidade de uma fita flexível de 1 000 mm de comprimento que, quando mantida num plano vertical longitudinal do veículo, corre ao longo da parte frontal do pára-choques da tampa do compartimento do motor e do sistema de protecção frontal. A fita é mantida tensa ao longo de toda a operação, com uma extremidade em contacto com o solo, verticalmente por baixo da face frontal do pára-choques, e a outra extremidade mantida em contacto com a superfície dianteira superior. O veículo é posicionado na atitude normal de circulação;
 - 1.4. «Topo da tampa do compartimento do motor», a estrutura externa que inclui a superfície superior de todas as estruturas externas, com excepção do pára-brisas, dos pilares A e das estruturas à sua retaguarda; por conseguinte, inclui, no mínimo, a tampa, os guarda-lamas, a grelha, as hastes do limpa-pára-brisas e a estrutura inferior do pára-brisas;
 - 1.5. «Superfície superior frontal», a estrutura externa que inclui a superfície superior de todas as estruturas externas, com excepção do pára-brisas, dos pilares A e das estruturas à sua retaguarda;
 - 1.6. «Nível de referência», o plano horizontal, paralelo ao pavimento, que representa o nível de assentamento de um veículo em repouso sobre uma superfície plana, com o travão de mão accionado e em atitude normal de circulação;
 - 1.7. «Atitude normal de circulação», a atitude do veículo em ordem de marcha posicionado no solo, com os pneumáticos cheios às pressões recomendadas, e as rodas da frente paralelas ao eixo do veículo, com a capacidade máxima de todos os fluidos necessários ao funcionamento do veículo, com todo o equipamento de origem fornecido pelo fabricante do veículo, com uma massa de 75 kg colocada no banco do condutor e uma massa de 75 kg colocada no banco do passageiro da frente, e com a suspensão regulada para uma velocidade de 40 km/h ou 35 km/h em condições normais de funcionamento especificadas pelo fabricante (especialmente para veículos equipados com uma suspensão activa ou com um dispositivo de regulação automática da altura);
 - 1.8. «Pára-brisas», o vidro frontal do veículo que cumpre todos os requisitos relevantes do anexo I da Directiva 77/649/CEE do Conselho, de 27 de Setembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao campo de visão do condutor dos veículos a motor ⁽¹⁾;
 - 1.9. «Critério do comportamento funcional da cabeça» (HPC), o cálculo, para um período de tempo especificado, do valor máximo resultante da aceleração experimentada durante o impacto. É calculado com base na resultante dos registos temporais do acelerómetro, sendo o valor máximo (em função de t_1 e t_2) da seguinte fórmula:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

em que «a» é a aceleração resultante como múltiplo de «g», e t_1 e t_2 são os instantes (expressos em segundos) que, durante o impacto, definem o início e o fim do registo em que o valor de HPC é máximo. Os valores do HPC para os quais o intervalo ($t_1 - t_2$) é superior a 15 ms são ignorados para efeitos de cálculo do valor máximo;

(¹) JO L 267 de 19.10.1977, p. 1.

- 1.10. «Raio de curvatura», o raio do arco de circunferência que mais se aproxime da forma arredondada do componente em questão.
2. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:
- 2.1. Membro inferior contra pára-choques:
- Deve ser realizado um dos ensaios a seguir mencionados:
- a) Perna contra pára-choques:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 21,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tibia não deve exceder 200 g;
- b) Coxa contra pára-choques:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.
- 2.2. Coxa contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder um valor de referência de 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio é registado e comparado com o valor de referência de 300 Nm.
- O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.
- 2.3. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O HPC não deve exceder 1 000 em 2/3 da área de ensaio da tampa do compartimento do motor e 2 000 no restante 1/3 da mesma área de ensaio.
- 2.4. Cabeça de adulto contra pára-brisas:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,8 kg. O HPC é registado e comparado com o valor de referência de 1 000.
- O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.
3. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:
- 3.1. Membro inferior contra pára-choques:
- Deve ser realizado um dos ensaios a seguir mencionados:
- a) Perna contra pára-choques:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 19,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tibia não deve exceder 170 g.
- Além disso, o fabricante pode designar larguras para o ensaio do pára-choques até 264 mm no total, não devendo a aceleração medida na extremidade superior da tibia exceder 250 g;
- b) Coxa contra pára-choques:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.

3.2. Coxa contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor:

O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio deve ser comparado com um máximo possível de 300 Nm.

O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.

3.3. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:

O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O HPC deve satisfazer os requisitos do ponto 3.5.

3.4. Cabeça de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:

O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,5 kg. O HPC deve satisfazer os requisitos do ponto 3.5.

3.5. O HPC registado não deve exceder 1 000 em metade da área de ensaio da cabeça de criança, nem exceder 1 000 em 2/3 das áreas combinadas de ensaio de ambos os tipos de cabeça. O HPC para as restantes áreas não deve exceder 1 700 para ambos os tipos de cabeça.

4. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:

4.1. Um ensaio de referência para determinar o ponto de activação do sistema de travagem antibloqueio (ABS).

4.2. Um ensaio para verificar se o sistema de assistência à travagem é correctamente activado de modo a produzir a máxima desaceleração possível do veículo.

5. Devem ser realizados os ensaios que se seguem aos sistemas de protecção frontal (SPF):

5.1. Deve ser realizado um dos dois ensaios de perna previstos nos pontos 5.1.1 ou 5.1.2:

5.1.1. Perna contra SPF:

Os ensaios devem ser todos realizados a uma velocidade de impacto de 40 km/h.

5.1.1.1. Para um SPF homologado para instalação em veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no ponto 2, o ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 21,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 200 g.

5.1.1.2. Para um SPF homologado para instalação em veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no ponto 3, o ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 19,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 170 g.

5.1.1.3. Para um SPF homologado para instalação apenas em veículos que não cumpram as disposições do ponto 2 ou do ponto 3, os requisitos de ensaio previstos nos pontos 5.1.1.1 e 5.1.1.2 podem ser substituídos pelos requisitos de ensaio previstos nos pontos 5.1.1.3.1 ou 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 24,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 7,5 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 215 g.

5.1.1.3.2. Devem ser realizados dois pares de ensaios no veículo, um com o SPF montado e o outro sem o SPF montado. Cada par de ensaios deve ser realizado em locais equivalentes, de acordo com a autoridade homologadora competente. São registados os valores do ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho, do deslocamento máximo de ruptura do joelho e da aceleração medida na extremidade superior da tíbia. Em cada caso, o valor registado para o veículo com o SPF montado não deve exceder 90 % do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.

5.1.2. Coxa contra SPF:

Os ensaios devem ser todos realizados a uma velocidade de impacto de 40 km/h.

5.1.2.1. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.

5.1.2.2. Para um SPF homologado para instalação apenas em veículos que não cumpram as disposições do ponto 2 ou do ponto 3, os requisitos de ensaio previstos no ponto 5.1.2.1 podem ser substituídos pelos requisitos de ensaio previstos nos pontos 5.1.2.2.1 ou 5.1.2.2.2.

5.1.2.2.1. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 9,4 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 640 Nm.

5.1.2.2.2. Devem ser realizados dois pares de ensaios no veículo, um com o SPF montado e o segundo sem o SPF montado. Cada par de ensaios deve ser realizado em locais equivalentes, de acordo com a autoridade homologadora competente. São registados os valores da soma instantânea das forças de impacto e do momento de flexão do pêndulo do ensaio. Em cada caso, o valor registado para o veículo com o SPF montado não deve exceder 90 % do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.

5.2. Coxa contra borda dianteira do SPF

O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo, nas extremidades superior e inferior do pêndulo, não deve exceder um objectivo possível de 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo não deve exceder um objectivo possível de 300 Nm. Ambos os resultados serão registados para efeitos de controlo.

5.3. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra SPF

O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O HPC, calculado com base na resultante dos registos temporais do acelerómetro, não deve, em caso algum, ser superior a 1 000.

6. Disposições relativas à construção e à montagem do SPF:

6.1. Os requisitos seguintes são igualmente aplicáveis quer a SPF montados como equipamentos de origem em veículos novos, quer a SPF a fornecer como unidades técnicas autónomas para montagem em veículos específicos.

6.1.1. Os componentes do SPF devem ser concebidos de tal modo que todas as superfícies rígidas que possam entrar em contacto com uma esfera de 100 mm tenham um raio de curvatura mínimo de 5 mm.

6.1.2. A massa total do SPF, incluindo todas as braçadeiras e fixações, não deve exceder 1,2 % da massa máxima do veículo para o qual foi concebido, até um limite máximo de 18 kg.

6.1.3. A altura do SPF, quando montado num veículo, está limitada a 50 mm acima da altura da linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor.

6.1.4. O SPF não deve aumentar a largura do veículo em que for montado. Se a largura total do SPF for superior a 75 % da largura do veículo, as extremidades do SPF devem ser viradas para dentro na direcção da superfície exterior, de modo a minimizar os riscos de se enganchar. Considera-se este requisito cumprido se o SPF estiver encaixado ou integrado na carroçaria ou se a extremidade do SPF estiver voltada de modo a não ser contactável por uma esfera de 100 mm e o intervalo entre a extremidade do SPF e a carroçaria circundante não exceder 20 mm.

6.1.5. Sem prejuízo do disposto no ponto 6.1.4, o intervalo entre os componentes do SPF e a superfície exterior subjacente não deve exceder 80 mm. Devem ser ignoradas as discontinuidades locais no contorno geral da carroçaria subjacente (tais como aberturas em grelhas, entradas de ar, etc.).

6.1.6. A fim de preservar as vantagens do pára-choques do veículo, em qualquer posição lateral ao longo do veículo, a distância longitudinal entre a parte mais avançada do pára-choques e a parte mais avançada do SPF não deve exceder 50 mm.

6.1.7. O SPF não deve reduzir de modo significativo a eficácia do pára-choques. Considera-se este requisito cumprido se não existirem mais de dois componentes verticais e nenhum componente horizontal do SPF que se sobreponham ao pára-choques.

- 6.1.8. O SPF não deve estar inclinado para a frente relativamente à linha vertical. As partes superiores do SPF não devem ultrapassar em mais de 50 mm para cima ou para a retaguarda (na direcção do pára-brisas) a linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor do veículo com o SPF desmontado.
 - 6.1.9. A montagem dos SPF não deve prejudicar a conformidade com os requisitos em matéria de homologação de veículos.
 - 7. Em derrogação aos pontos 2, 3 e 5, a entidade homologadora competente pode considerar cumpridos os requisitos de qualquer dos ensaios aí previstos mediante ensaio equivalente realizado para verificar a conformidade com os requisitos de outro ensaio nos termos do presente anexo.
-

*ANEXO II***Modelos de fichas de informações a fornecer pelo fabricante**

Parte 1

Ficha de informações relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões.

Parte 2

Ficha de informações relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal.

Parte 3

Ficha de informações relativa à homologação CE de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma.

PARTE 1

MODELO

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões

As informações seguintes, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos a escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas possuírem controlos electrónicos, devem ser fornecidas as informações pertinentes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo ^(c):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem:

0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (caso exista):

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:

1.6. Localização e disposição do motor:

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria:

9.2. Materiais utilizados e tipo de construção:

9.23. Protecção dos peões

9.23.1. Deve ser fornecida uma descrição detalhada, incluindo fotografias e/ou desenhos, do veículo no que respeita à estrutura, às dimensões, às linhas de referência relevantes e aos materiais constitutivos da parte dianteira do veículo (exterior e interior), incluindo pormenores específicos de eventuais sistemas de protecção activa instalados.

PARTE 2

MODELO

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal

As informações seguintes, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos a escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas utilizarem materiais especiais, devem ser fornecidas informações sobre o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo ^(c):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:

0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem:

0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (caso exista):

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:

2. MASSAS E DIMENSÕES: (em kg e mm) (fazer referência ao desenho quando aplicável)

2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante

2.8.1. Distribuição dessa massa pelos eixos (máx. e mín.):

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria:

9.24. Sistema de protecção frontal

9.24.1. Vista do conjunto (desenhos ou fotografias) indicando a posição e fixação dos sistemas de protecção frontal:

- 9.24.2. Desenhos e/ou fotografias, se necessário, de grelhas de entrada de ar, grelha do radiador, barras, distintivos, emblemas e elementos decorativos, bem como de quaisquer outras saliências exteriores e partes da superfície exterior que possam ser consideradas essenciais (por exemplo, equipamento de iluminação). Se as peças indicadas no primeiro período não forem essenciais, podem, para efeitos de documentação, ser substituídas por fotografias, acompanhadas, se necessário, de pormenores dimensionais e/ou texto:
- 9.24.3. Informações detalhadas sobre as fixações necessárias, incluindo os requisitos de binário de aperto, e instruções pormenorizadas de montagem.
- 9.24.4. Desenho dos pára-choques:
- 9.24.5. Desenho da linha de plataforma na parte dianteira do veículo:

PARTE 3

MODELO

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma

As informações seguintes, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos a escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas utilizarem materiais especiais, devem ser fornecidas informações sobre o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:

0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem:

0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (caso exista):

1. DESCRIÇÃO DO DISPOSITIVO

1.1. Descrição técnica pormenorizada (incluindo fotografias ou desenhos):

1.2. Instruções de montagem e instalação, incluindo o binário de aperto requerido:

1.3. Lista dos modelos de veículo em que pode ser montado:

1.4. Eventuais restrições de utilização e condições de montagem:

(b) Se os meios de identificação do modelo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere a presente ficha de informações, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

(c) Classificação de acordo com as definições dadas na parte A do anexo II da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

(1) Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada).

ANEXO III

Modelos de certificados de homologação CE

Parte 1

Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões.

Parte 2

Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal.

Parte 3

Certificado de homologação CE relativo à homologação de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma.

PARTE 1

MODELO

Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade que concede a homologação CE

Comunicação relativa a

- homologação CE ⁽¹⁾
- extensão da homologação CE ⁽¹⁾
- recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- revogação da homologação CE ⁽¹⁾

de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões

em aplicação do Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, aplicado por ...

com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º .../... ⁽²⁾.

Número de homologação CE:

Motivo da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Tipo:
 - 0.2.1. Designação(ões) comercial(ais) (se existir):
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.8. Designação(ões) e endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:
- 0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (se existir):

SECÇÃO II

- 1. Informações adicionais (se aplicável) (ver adenda):
- 2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
- 3. Data do relatório de ensaio:
- 4. Número do relatório de ensaio:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Inserir o número do regulamento modificativo.

⁽³⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

⁽⁴⁾ Na definição que lhe é dada na parte A do anexo II da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

5. Eventuais observações (ver adenda):
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:

Anexos: Dossier de homologação.
Relatório de ensaio.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ... relativo à homologação de um modelo de veículo no que se refere à protecção dos peões em aplicação do Regulamento (CE) n.º 78/2009

1. Informações adicionais
 - 1.1. Breve descrição do modelo de veículo no que diz respeito à sua estrutura, dimensões, linhas e materiais:
 - 1.2. Localização do motor: à frente/à retaguarda/ao centro ⁽¹⁾
 - 1.3. Transmissão: rodas da frente/rodas de trás ⁽¹⁾
 - 1.4. Massa do veículo apresentado para ensaio (de acordo com a definição constante do ponto 1.7 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009:
 - Eixo dianteiro:
 - Eixo traseiro:
 - Total:
 - 1.5. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com os requisitos do anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009:
 - 1.5.1. Resultados dos ensaios previstos no ponto 2:

Ensaio	Valor registado		Aprovado/ Reprovado ⁽¹⁾
Perna contra pára-choques (quando realizado)	Ângulo de flexão	 graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tíbia	 g	
Coxa contra pára-choques (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor	Soma das forças de impacto	 kN	⁽²⁾
	Momento de flexão	 Nm	⁽²⁾
Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto (3,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC na Zona A (12 resultados ⁽³⁾)		
	Valores de HPC na Zona B (6 resultados ⁽³⁾)		
Cabeça de adulto (4,8 kg) contra pára-brisas	Valores de HPC (5 resultados ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Em conformidade com os valores especificados no ponto 2 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009.

⁽²⁾ Apenas para efeitos de controlo.

⁽³⁾ De acordo com [legislação de aplicação] da Comissão.

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

1.5.2. Resultados dos ensaios previstos no ponto 3:

Ensaio	Valor registado		Aprovado/ Reprovado ⁽¹⁾
Perna contra pára-choques (quando realizado)	Ângulo de flexão	 graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tíbia	 g	
Coxa contra pára-choques (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor	Soma das forças de impacto	 kN	⁽²⁾
	Momento de flexão	 Nm	⁽²⁾
Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto (3,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC (9 resultados ⁽³⁾)		
Cabeça de adulto (4,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC (9 resultados ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Em conformidade com os valores especificados no ponto 3 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009.

⁽²⁾ Apenas para efeitos de controlo.

⁽³⁾ De acordo com [legislação de aplicação] da Comissão.

Observações: (por exemplo, válido para veículos de condução à esquerda e à direita)

1.5.3. Requisitos relativos previstos no ponto 4:

Dados do sistema de assistência à travagem fornecido ⁽¹⁾	
Observações ⁽²⁾	

⁽¹⁾ Fornecer dados sobre o método de funcionamento do sistema.

⁽²⁾ Fornecer dados sobre ensaios realizados para verificar o sistema.

PARTE 2

MODELO

Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade que concede a homologação CE

Comunicação relativa a

- homologação CE ⁽¹⁾
- extensão da homologação CE ⁽¹⁾
- recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- revogação da homologação CE ⁽¹⁾

de um modelo de veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal

em aplicação do Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, aplicado por ...

com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º .../... ⁽²⁾.

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo:
 - 0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:
- 0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (se existir):

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Inserir o número do regulamento modificativo.

⁽³⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

⁽⁴⁾ Na definição que lhe é dada na parte A do anexo II da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda.
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Observações eventuais: ver adenda.
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:

Anexos: Dossier de homologação.
Relatório de ensaio.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ... relativo à homologação de um veículo
no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal em
aplicação do Regulamento (CE) n.º 78/2009

1. Informações adicionais, se aplicável:
2. Observações:
3. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com os requisitos do ponto 5 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009:

Ensaio	Valores registados		Aprovado/ Reprovado
Perna contra sistema de protecção frontal — 3 posições de ensaio (quando realizado)	Ângulo de flexão	 Graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tibia	 g	
Coxa contra sistema de protecção frontal — 3 posições de ensaio (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra borda dianteira do sistema de protecção frontal — 3 posições de ensaio (exclusivamente para controlo)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	Nm	
Cabeça de criança/adulto pequeno (3,5 kg) contra sistema de protecção frontal	Valores de HPC (pelo menos 3 valores)		

PARTE 3

MODELO

Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade que concede a homologação CE

Comunicação relativa a

- homologação CE ⁽¹⁾
- extensão da homologação CE ⁽¹⁾
- recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- revogação da homologação CE ⁽¹⁾

de um tipo de sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma

em aplicação do Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, aplicado por ...

com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º .../... ⁽²⁾.

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Tipo:
- 0.3. Meios de identificação do tipo, se marcados no sistema de protecção frontal ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem:
- 0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (se aplicável):

SECÇÃO II

- 1. Informações adicionais: ver adenda.
- 2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
- 3. Data do relatório de ensaio:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Inserir o número do regulamento modificativo.

⁽³⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

4. Número do relatório de ensaio:
5. Observações eventuais: ver adenda.
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:

Anexos: Dossier de homologação.
Relatório de ensaio.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ... relativo à homologação de um tipo de sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma em aplicação do Regulamento (CE) n.º 78/2009

1. Informações adicionais
 - 1.1. Modo de fixação:
 - 1.2. Instruções de montagem:
 - 1.3. Lista dos veículos que podem ser equipados com o sistema de protecção frontal, eventuais restrições de utilização e condições necessárias para a montagem:
.....
2. Observações:
3. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com os requisitos do ponto 5 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009:

Ensaio	Valores registados		Aprovado/ Reprovado
Perna contra sistema de protecção frontal — 3 posições de ensaio (quando realizado)	Ângulo de flexão	 Graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tíbia	 G	
Coxa contra sistema de protecção frontal — 3 posições de ensaio (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra borda dianteira do sistema de protecção frontal — 3 posições de ensaio (exclusivamente para controlo)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	Nm	
Cabeça de criança/adulto pequeno (3,5 kg) contra sistema de protecção frontal	Valores de HPC (pelo menos 3 valores)		

ANEXO IV

MARCAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO CE

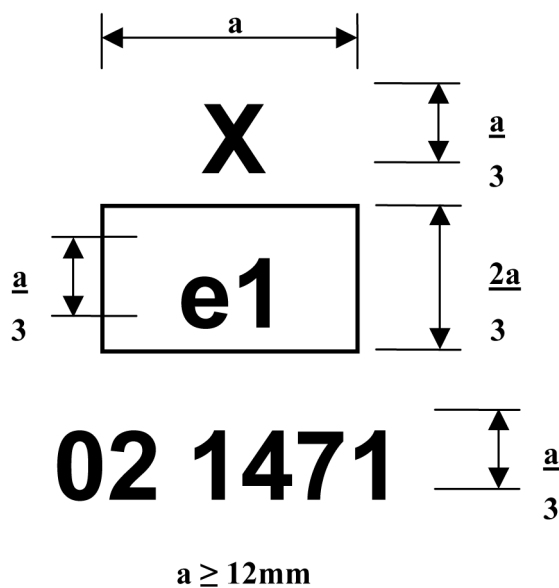
1. Esta marca constará de:
 - 1.1. Um rectângulo no interior do qual está colocada a letra minúscula «e» seguida das letras ou números distintivos do Estado-Membro que concede a homologação CE:

—	1	para a Alemanha
—	2	para a França
—	3	para a Itália
—	4	para os Países Baixos
—	5	para a Suécia
—	6	para a Bélgica
—	7	para a Hungria
—	8	para a República Checa
—	9	para a Espanha
—	11	para o Reino Unido
—	12	para a Áustria
—	13	para o Luxemburgo
—	17	para a Finlândia
—	18	para a Dinamarca
—	19	para a Roménia
—	20	para a Polónia
—	21	para Portugal
—	23	para a Grécia
—	24	para a Irlanda
—	26	para a Eslovénia
—	27	para a República Eslovaca
—	29	para a Estónia
—	32	para a Letónia
—	34	para a Bulgária
—	36	para a Lituânia
—	49	para Chipre
—	50	para Malta
 - 1.2. Na proximidade do rectângulo, o «número de homologação de base» constante da secção 4 do número de homologação referido no anexo VII da Directiva 2007/46/CE, precedido do número sequencial de dois algarismos atribuído à mais recente alteração técnica significativa do presente regulamento à data em que a homologação CE foi concedida. O número sequencial correspondente ao presente regulamento é 02;
 - 1.3. Acima do rectângulo são inscritas as seguintes letras:
 - 1.3.1. «A» para indicar que o sistema de protecção frontal foi homologado em conformidade com os requisitos do ponto 5.1.1.1 do anexo I e é adequado para instalação em veículos que cumpram as disposições estabelecidas no ponto 2 do anexo I.
 - 1.3.2. «B» para indicar que o sistema de protecção frontal foi homologado em conformidade com os requisitos do ponto 5.1.1.2 do anexo I e é adequado para instalação em veículos que cumpram as disposições estabelecidas no ponto 3 do anexo I.

- 1.3.3. «X» para indicar que o sistema de protecção frontal foi homologado, no tocante ao ensaio do pêndulo que simula o membro inferior, tendo em conta o disposto nos pontos 5.1.1.3 ou 5.1.2.2 do anexo I e é adequado apenas para instalação em veículos que não cumpram as disposições do ponto 2 ou do ponto 3 do anexo I.
 - 1.4. Uma vez aposta ao veículo, a marca de homologação CE deve ser claramente legível, indelével e claramente visível.
 - 1.5. No apêndice ao presente anexo dá-se um exemplo de marca de homologação.
-

Apêndice

Exemplo de Marca de Homologação CE



O dispositivo que apresenta a marca de homologação CE acima indicada refere-se a um sistema de protecção frontal homologado na Alemanha (e1) nos termos do presente regulamento (02) com o número de homologação de base 1471.

«X» indica que o sistema de protecção frontal foi homologado, no tocante ao ensaio do pêndulo que simula o membro inferior, tendo em conta o disposto no ponto 5.1.1.3 ou no ponto 5.1.2.2 do anexo I.

ANEXO V

Alterações à Directiva 2007/46/CE

A Directiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

1. No anexo I, o ponto 9.24 passa a ter a seguinte redacção:

«9.24. Sistemas de protecção frontal

9.24.1. Vista do conjunto (desenhos ou fotografias) indicando a posição e fixação dos sistemas de protecção frontal:

9.24.2. Desenhos e/ou fotografias, se necessário, de grelhas de entrada de ar, grelha do radiador, barras, distintivos, emblemas e elementos decorativos, bem como de quaisquer outras saliências exteriores e partes da superfície exterior que possam ser consideradas essenciais (por exemplo, equipamento de iluminação). Se as peças indicadas no primeiro período não forem essenciais, podem, para efeitos de documentação, ser substituídas por fotografias, acompanhadas, se necessário, de pormenores dimensionais e/ou texto:

9.24.3. Informações detalhadas sobre as fixações necessárias, incluindo os requisitos de binário de aperto, e instruções pormenorizadas de montagem.

9.24.4. Desenho dos pára-choques:

9.24.5. Desenho da linha de plataforma na parte dianteira do veículo:».

2. No anexo III, o ponto 9.24. da secção A da parte I passa a ter a seguinte redacção:

«9.24. Sistema de protecção frontal

9.24.1. Vista do conjunto (desenhos ou fotografias) indicando a posição e fixação dos sistemas de protecção frontal:

9.24.3. Informações detalhadas sobre as fixações necessárias, incluindo os requisitos de binário de aperto, e instruções pormenorizadas de montagem:».

3. O anexo IV é alterado do seguinte modo:

- a) Na parte I:

- i) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58. Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009	L 35 de 4.2.2009, p. 1	X				X»						
-------------------------	------------------------------	------------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

- ii) A nota de rodapé 7 é suprimida.

- iii) O ponto 60 é suprimido.

- b) No apêndice:

- i) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58.	Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009	L 35 de 4.2.2009, p. 1	N/A (*)
------	--------------------	------------------------------	------------------------	---------

(*) Todos os sistemas de protecção frontal fornecidos com o veículo devem cumprir os requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 78/2009, devem dispor de um número de homologação CE e devem ter uma marcação em conformidade.»

- ii) O ponto 60 é suprimido.

4. O anexo VI é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58.	Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009»		
------	--------------------	-------------------------------	--	--

b) O ponto 60 é suprimido.

5. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) No apêndice 1:

i) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58.	Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009	X	N/A (*)		
------	--------------------	------------------------------	---	---------	--	--

(*) Todos os sistemas de protecção frontal fornecidos com o veículo devem cumprir os requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 78/2009, devem dispor de um número de homologação CE e devem ter uma marcação em conformidade.»

ii) O ponto 60 é suprimido.

b) No apêndice 2:

i) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58.	Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009	N/A			N/A»					
------	--------------------	------------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--

ii) O ponto 60 é suprimido.

c) No apêndice 3:

i) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58.	Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009								X»
------	--------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) o ponto 60 é suprimido.

d) No apêndice 4:

i) O ponto 58 passa a ter a seguinte redacção:

«58.	Protecção de peões	Regulamento (CE) n.º 78/2009			N/A (*)					
------	--------------------	------------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(*) Todos os sistemas de protecção frontal fornecidos com o veículo devem cumprir os requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 78/2009, devem dispor de um número de homologação CE e devem ter uma marcação em conformidade.»

ii) O ponto 60 é suprimido.

REGULAMENTO (CE) N.º 79/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 14 de Janeiro de 2009
relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Directiva 2007/46/CE
(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, existe um sistema comunitário completo de homologação de veículos a motor. Deverão ser harmonizados os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que se refere à propulsão a hidrogénio, a fim de evitar a adopção de requisitos que sejam diferentes consoante o Estado-Membro e de garantir o correcto funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, garantir um grau elevado de protecção do meio ambiente e da segurança pública.
- (2) O presente regulamento é um regulamento específico para efeitos do procedimento de homologação comunitária previsto na Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) ⁽³⁾. Por conseguinte, os anexos IV, VI e XI dessa directiva deverão ser alterados em conformidade.

(3) A pedido do Parlamento Europeu, foi aplicada uma nova abordagem regulamentar na legislação da Comunidade Europeia relativa aos veículos. Assim sendo, o presente regulamento deverá estabelecer apenas as disposições fundamentais relativas aos requisitos para a homologação de sistemas e componentes para hidrogénio, ao passo que as especificações técnicas deverão ser estabelecidas por medidas de execução aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁴⁾.

(4) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para definir os requisitos e procedimentos de ensaio das novas formas de armazenagem ou utilização de hidrogénio, dos componentes para hidrogénio adicionais e do sistema de propulsão. Deverá ainda ser atribuída competência à Comissão para definir procedimentos, ensaios e requisitos específicos no que se refere à protecção contra a colisão dos veículos movidos a hidrogénio e aos requisitos de segurança dos sistemas integrados. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas deverão ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(5) No sector dos transportes, um dos principais objectivos deverá consistir em alcançar uma maior proporção de veículos respeitadores do ambiente. Deverão ser envidados esforços adicionais para que sejam colocados no mercado mais veículos desses. A introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos pode melhorar consideravelmente a qualidade do ar urbano e, por conseguinte, a saúde pública.

(6) O hidrogénio é considerado uma forma limpa de propulsão de veículos para o futuro, rumo a uma economia isenta de poluição baseada na reutilização das matérias-primas e nos recursos de energia renováveis, já que os veículos movidos a hidrogénio não emitem poluentes à base de carbono nem gases com efeito de estufa. Uma vez que o hidrogénio é um vector e não uma fonte de energia, as vantagens ambientais da propulsão a hidrogénio dependem da sua fonte de produção. Por essa razão, importa garantir que o combustível hidrogénio seja produzido de maneira sustentável, na medida do possível através de fontes de energia renováveis, de forma a que o balanço ambiental global resultante da introdução do hidrogénio como combustível para veículos a motor seja positivo.

⁽¹⁾ Parecer emitido em 9 de Julho de 2008.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 16 de Dezembro de 2008.

⁽³⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (7) O relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21 afirma que deverão ser prosseguidos esforços tendo em vista aumentar a harmonização internacional da regulamentação aplicável aos veículos a motor, a fim de suscitar a participação dos principais mercados de veículos e alargar a harmonização a sectores ainda não abrangidos, designadamente no âmbito dos acordos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), de 1958 e 1998. De acordo com esta recomendação, a Comissão deverá continuar a apoiar o desenvolvimento de requisitos internacionalmente harmonizados para veículos a motor no seio da UNECE. Em especial, se for aprovado um Regulamento Técnico Mundial (RTM) sobre veículos movidos a hidrogénio e a pilha de combustível, a Comissão deverá considerar a possibilidade de adaptar os requisitos do presente regulamento aos do RTM.
- (8) As misturas de hidrogénio poderão ser utilizadas como combustível de transição para a utilização do hidrogénio puro, a fim de facilitar a introdução de veículos movidos a hidrogénio nos Estados-Membros em que existe uma boa infra-estrutura de gás natural. A Comissão deverá, por conseguinte, estabelecer requisitos para a utilização de misturas de hidrogénio e gás natural/biometano, em especial numa proporção de hidrogénio e gás que tenha em conta a viabilidade técnica e os benefícios ambientais.
- (9) A definição do quadro para a homologação dos veículos movidos a hidrogénio contribuirá para aumentar a confiança dos potenciais utilizadores e do público em geral na nova tecnologia.
- (10) Por conseguinte, é necessário criar um quadro adequado que permita acelerar a colocação no mercado de veículos com tecnologias de propulsão inovadoras e de veículos que utilizem combustíveis alternativos com um baixo impacto ambiental.
- (11) A maioria dos fabricantes está a efectuar investimentos importantes no desenvolvimento da tecnologia do hidrogénio e começou já a colocar esses veículos no mercado. No futuro, é provável que se verifique um aumento da quota-parte de veículos movidos a hidrogénio no parque automóvel total. Por conseguinte, é necessário especificar requisitos comuns para a segurança desses veículos. Dado que os fabricantes poderão seguir abordagens diferentes no desenvolvimento de veículos movidos a hidrogénio, é necessário estabelecer requisitos de segurança independentes da tecnologia utilizada.
- (12) É necessário definir os requisitos de segurança necessários para que os sistemas para hidrogénio e respectivos componentes obtenham a homologação.
- (13) Para a homologação dos veículos movidos a hidrogénio, é necessário estabelecer os requisitos para a instalação dos sistemas para hidrogénio e respectivos componentes no veículo.
- (14) Devido às características do combustível, os veículos movidos a hidrogénio podem exigir um tratamento específico por parte dos serviços de socorro. É, por conseguinte, necessário estabelecer requisitos para uma identificação clara e rápida de tais veículos, de modo a que esses serviços saibam qual o combustível armazenado no veículo. Embora o modo de identificação deva ser adequado para esse efeito, deverá, na medida do possível, evitar-se que seja de natureza tal que possa alarmar o público.
- (15) É igualmente importante estabelecer as obrigações dos fabricantes no que respeita às medidas apropriadas a tomar para impedir a utilização de combustíveis inadequados em veículos movidos a hidrogénio.
- (16) Os veículos movidos a hidrogénio apenas poderão ter êxito no mercado quando for disponibilizada na Europa uma infra-estrutura suficiente a nível de estações de serviço. A Comissão deverá, por tal motivo, estudar medidas adequadas para apoiar a criação de uma rede europeia de estações de serviço para veículos movidos a hidrogénio.
- (17) Os pequenos veículos inovadores, denominados veículos da categoria L na legislação relativa à homologação CE, são considerados precursores na utilização do hidrogénio como combustível. A introdução do hidrogénio para esses veículos exige um menor esforço, dado que o desafio técnico e o nível de investimento necessário não são tão elevados como no caso dos veículos das categorias M e N, definidos no anexo II da Directiva 2007/46/CE. A Comissão deverá, até 1 de Janeiro de 2010, avaliar a possibilidade de regulamentar a homologação dos veículos movidos a hidrogénio da categoria L.
- (18) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns referentes aos veículos a motor movidos a hidrogénio, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção necessária, ser mais bem alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece requisitos para a homologação de veículos a motor no que se refere à propulsão a hidrogénio e para a homologação de componentes para hidrogénio e de sistemas para hidrogénio. O presente regulamento estabelece igualmente requisitos para a instalação desses componentes e sistemas.

Artigo 2.º**Âmbito de aplicação**

O presente regulamento é aplicável:

1. Aos veículos movidos a hidrogénio das categorias M e N, definidos na parte A do anexo II da Directiva 2007/46/CE, incluindo a protecção contra a colisão e a segurança eléctrica desses veículos;
2. Aos componentes para hidrogénio enumerados no anexo I concebidos para os veículos a motor das categorias M e N;
3. Aos sistemas para hidrogénio concebidos para os veículos a motor das categorias M e N, incluindo as novas formas de armazenagem ou utilização do hidrogénio.

Artigo 3.º**Definições**

1. Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:
 - a) «Veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio como combustível para a sua propulsão;
 - b) «Sistema de propulsão», o motor de combustão interna ou o sistema de células de combustível utilizado para a propulsão do veículo;
 - c) «Componente para hidrogénio», o reservatório de hidrogénio e todas as outras peças do veículo movido a hidrogénio que estão em contacto directo com o hidrogénio ou que fazem parte de um sistema para hidrogénio;
 - d) «Sistema para hidrogénio», um conjunto de componentes para hidrogénio e de peças de ligação montados em veículos movidos a hidrogénio, com exclusão dos sistemas de propulsão ou das unidades de propulsão auxiliares;
 - e) «Pressão máxima de serviço autorizada (PMSA)», a pressão máxima à qual um componente se destina a ser submetido e com base na qual se determina a resistência desse componente;
 - f) «Pressão nominal de serviço (PNS)», no caso dos reservatórios, a pressão estabilizada a uma temperatura uniforme de 288 K (15 °C) para um reservatório cheio, ou, no caso de outros componentes, a pressão a que um componente funciona em condições normais;
 - g) «Reservatório interno», a parte do reservatório de hidrogénio concebida para utilizar hidrogénio líquido que contém o hidrogénio criogénico.
2. Para efeitos da alínea d) do n.º 1, os sistemas para hidrogénio incluem, nomeadamente:
 - a) Sistemas de monitorização e controlo da utilização;

- b) Sistemas de interface do veículo;
- c) Sistemas de limitação do débito;
- d) Sistemas de protecção em caso de sobrepressão;
- e) Sistemas de detecção de anomalias no permutador de calor.

Artigo 4.º**Obrigações dos fabricantes**

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos movidos a hidrogénio vendidos, matriculados ou colocados em serviço na Comunidade e todos os componentes para hidrogénio ou sistemas para hidrogénio vendidos ou colocados em serviço na Comunidade estão homologados nos termos do presente regulamento e respectivas medidas de execução.
2. Para efeitos da homologação dos veículos, os fabricantes devem equipar os veículos movidos a hidrogénio com os componentes e sistemas para hidrogénio que cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução e sejam instalados nos termos do presente regulamento e respectivas medidas de execução.
3. Para efeitos da homologação dos componentes e sistemas, os fabricantes devem garantir que os componentes e sistemas para hidrogénio cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.
4. Os fabricantes devem facultar às entidades homologadoras os dados adequados referentes às especificações do veículo e às condições de ensaio.
5. Os fabricantes devem facultar informação para a inspecção dos componentes e sistemas para hidrogénio durante a vida útil do veículo.

Artigo 5.º**Requisitos gerais para os componentes e sistemas para hidrogénio**

Os fabricantes devem garantir que:

- a) Os componentes e sistemas para hidrogénio funcionam de forma correcta e segura e suportam de forma fiável as condições de funcionamento eléctricas, mecânicas, térmicas e químicas, sem fugas ou deformações visíveis;
- b) Os sistemas para hidrogénio estão protegidos contra a sobrepressurização;

- c) Os materiais utilizados para as peças dos componentes e sistemas para hidrogénio que devam estar em contacto directo com o hidrogénio são compatíveis com o hidrogénio;
- d) Os componentes e sistemas para hidrogénio suportam de forma fiável as temperaturas e pressões previstas durante todo o tempo de vida esperado;
- e) Os componentes e sistemas para hidrogénio suportam de forma fiável toda a gama de temperaturas de funcionamento estabelecida nas medidas de execução;
- f) Os componentes para hidrogénio estão marcados em conformidade com as medidas de execução;
- g) A direcção do fluxo está claramente indicada nos componentes para hidrogénio com fluxo direccional;
- h) Os componentes e sistemas para hidrogénio são concebidos de maneira a poderem ser instalados em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo VI.

Artigo 6.º

Requisitos para os reservatórios de hidrogénio concebidos para utilizar hidrogénio líquido

Os reservatórios de hidrogénio concebidos para utilizar hidrogénio líquido são objecto de ensaios realizados em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo II.

Artigo 7.º

Requisitos para os componentes para hidrogénio, que não os reservatórios, concebidos para utilizar hidrogénio líquido

1. Os componentes para hidrogénio, para além dos reservatórios, concebidos para utilizar hidrogénio líquido são objecto de ensaios realizados em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo III em função do respectivo tipo.
2. Os dispositivos de descompressão são concebidos de maneira a assegurar que a pressão no reservatório interno ou em quaisquer outros componentes para hidrogénio não excede um valor admissível. Os valores são fixados em relação à PMSA do sistema para hidrogénio. Os permutadores de calor devem estar dotados de um sistema de segurança para detectar as anomalias.

Artigo 8.º

Requisitos para os reservatórios de hidrogénio concebidos para utilizar hidrogénio (gasoso) comprimido

1. Os reservatórios de hidrogénio concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido são classificados em conformidade com o ponto 1 do anexo IV.

2. Os reservatórios referidos no n.º 1 são objecto de ensaios realizados em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo IV em função do respectivo tipo.

3. Deve ser facultada uma descrição pormenorizada das principais propriedades e tolerâncias dos materiais utilizados na concepção dos reservatórios, incluindo os resultados dos ensaios aos quais esses materiais tenham sido submetidos.

Artigo 9.º

Requisitos para os componentes para hidrogénio, que não os reservatórios, concebidos para utilizar hidrogénio (gasoso) comprimido

Os componentes para hidrogénio distintos dos reservatórios, concebidos para utilizar hidrogénio (gasoso) comprimido são objecto de ensaios realizados em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo V em função do respectivo tipo.

Artigo 10.º

Requisitos gerais para a instalação de componentes e sistemas para hidrogénio

Os componentes e sistemas para hidrogénio são instalados em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo VI.

Artigo 11.º

Calendário de aplicação

1. Com efeitos a partir de 24 de Fevereiro de 2011, as autoridades nacionais devem recusar:

- a) A homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, sempre que esses veículos não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento ou nas respectivas medidas de execução; e
- b) A homologação CE a novos tipos de componentes ou de sistemas para hidrogénio, sempre que esses componentes ou sistemas não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento ou nas respectivas medidas de execução.

2. Com efeitos a partir de 24 de Fevereiro de 2012, as autoridades nacionais devem:

- a) Por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade de novos veículos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação desses veículos, sempre que esses veículos não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento ou nas respectivas medidas de execução; e
- b) Proibir a venda e entrada em serviço de novos componentes ou sistemas para hidrogénio, sempre que esses componentes ou sistemas não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento ou nas respectivas medidas de execução.

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução aprovadas nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem:

- a) Por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos ou a homologação CE a novos tipos de componentes ou sistemas para hidrogénio, sempre que esses veículos, componentes ou sistemas cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução; ou
- b) Proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de novos veículos nem a venda e a entrada em serviço de novos componentes ou sistemas para hidrogénio, sempre que esses veículos, componentes ou sistemas cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.

Artigo 12.º

Medidas de execução

- 1. A Comissão aprova as seguintes medidas de execução:
 - a) Disposições administrativas para a homologação CE de veículos no que se refere à propulsão a hidrogénio, e de componentes e sistemas para hidrogénio;
 - b) Regras sobre a informação a facultar pelos fabricantes para efeitos da homologação e da inspecção a que se referem os n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º;
 - c) Regras pormenorizadas para os procedimentos de ensaio a que se referem os anexos II a V;
 - d) Regras pormenorizadas relativas aos requisitos de instalação de componentes e sistemas para hidrogénio estabelecidos no anexo VI;
 - e) Regras pormenorizadas relativas aos requisitos de funcionamento seguro e fiável dos componentes e sistemas para hidrogénio estabelecidos no artigo 5.º;
 - f) Regras pormenorizadas para a rotulagem ou outros meios de identificação clara e rápida do veículo movido a hidrogénio, a que se refere o ponto 16 do anexo VI.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º.

2. A Comissão pode aprovar as seguintes medidas de execução:

- a) Especificações para os requisitos relacionados com qualquer um dos seguintes aspectos:
 - utilização de hidrogénio puro ou de uma mistura de hidrogénio e de gás natural/biometano,
 - novas formas de armazenagem ou utilização de hidrogénio,
 - protecção do veículo contra a colisão no que se refere à integridade dos componentes e sistemas para hidrogénio,
 - requisitos de segurança para sistemas integrados, abrangendo, pelo menos, a detecção de fugas e os requisitos relacionados com o gás de purga,
 - isolamento eléctrico e segurança eléctrica;
- b) Outras medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º.

Artigo 13.º

Procedimento de Comité

- 1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor (CTVM), criado pelo n.º 1 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.
- 2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 14.º

Alterações à Directiva 2007/46/CE

Os anexos IV, VI e XI da Directiva 2007/46/CE são alterados em conformidade com o anexo VII do presente regulamento.

Artigo 15.º

Sanções por incumprimento

- 1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução e tomam todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas disposições. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até 24 de Agosto de 2010 e notificam imediatamente qualquer alteração posterior das mesmas.

2. Os tipos de infracção sujeitos a sanções incluem, pelo menos, os seguintes:

- a) Prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou procedimentos que levem à retirada de veículos do mercado;
- b) Falsificação dos resultados de ensaios de homologação ou de verificação da conformidade em circulação;
- c) Retenção de dados ou especificações técnicas que possam levar à retirada de veículos do mercado ou à revogação da homologação;
- d) Recusa de acesso a informações;

e) Utilização de dispositivos manipuladores.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

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

É aplicável a partir de 24 de Fevereiro de 2011, com excepção do n.º 3 do artigo 11.º e do artigo 12.º, que são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento, e do n.º 2 do artigo 11.º, que entra em vigor na data nele fixada.

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

Feito em Estrasburgo, em 14 de Janeiro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
A. VONDRA

ANEXO I

Lista dos componentes para hidrogénio sujeitos a homologação

Quando instalados num veículo movido a hidrogénio, os seguintes componentes para hidrogénio estão sujeitos a homologação:

- a) Componentes concebidos para a utilização de hidrogénio líquido:
1. reservatório,
 2. válvula de corte automática,
 3. válvula de regulação ou válvula anti-retorno (se utilizada como dispositivo de segurança),
 4. tubagem flexível de alimentação (caso se encontre a montante da primeira válvula de corte automática ou de outros dispositivos de segurança),
 5. permutador de calor,
 6. válvula manual ou automática,
 7. regulador de pressão,
 8. válvula de descompressão,
 9. sensores de pressão, temperatura e fluxo (se utilizados como dispositivo de segurança),
 10. conexão ou recipiente de reabastecimento,
 11. sensores de detecção de fuga de hidrogénio;
- b) Componentes concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido a uma pressão nominal de serviço superior a 3,0 MPa:
1. reservatório,
 2. válvula de corte automática,
 3. reservatório completo,
 4. fixações,
 5. tubagem flexível de alimentação,
 6. permutador de calor,
 7. filtro de hidrogénio,
 8. válvula manual ou automática,
 9. válvula anti-retorno,
 10. regulador de pressão,
 11. dispositivo de descompressão,
 12. válvula de descompressão,
 13. conexão ou recipiente de reabastecimento,
 14. conector do sistema de armazenagem amovível,
 15. sensores de pressão, temperatura, hidrogénio ou de fluxo (se utilizados como dispositivo de segurança),
 16. sensores de detecção de fuga de hidrogénio.
-

ANEXO II

Procedimentos de ensaio aplicáveis aos reservatórios de hidrogénio concebidos para a utilização de hidrogénio líquido

Tipo de ensaio
Ensaio de rebentamento
Ensaio de inflamação
Ensaio de enchimento máximo
Ensaio de pressão
Ensaio de fugas

Os procedimentos de ensaio a aplicar para a homologação de reservatórios de hidrogénio concebidos para a utilização de hidrogénio líquido devem incluir os seguintes ensaios:

- Ensaio de rebentamento: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio não perde a estanquidade antes de ser excedido um nível especificado de alta pressão — a pressão de rebentamento (factor de segurança multiplicado pela PMSA). Para obter a homologação, o valor da pressão real de rebentamento durante o ensaio deve exceder a pressão mínima de rebentamento exigida;
- Ensaio de inflamação: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório, com o seu sistema de protecção contra incêndio, não rebenta quando submetido a condições de incêndio especificadas;
- Ensaio de enchimento máximo: o objectivo do ensaio é demonstrar que o sistema, que impede o enchimento excessivo do reservatório, funciona correctamente e que o nível de hidrogénio nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão durante a operação de enchimento;
- Ensaio de pressão: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio pode suportar um nível especificado de alta pressão. Para tal, o reservatório deve ser pressurizado a um dado valor por um período de tempo especificado. Após o ensaio, o reservatório não pode revelar quaisquer sinais de deformação permanente visível ou de fugas visíveis;
- Ensaio de fugas: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio não apresenta indícios de fugas em condições especificadas. Para tal, o reservatório é pressurizado à respectiva pressão nominal de serviço. Não pode apresentar quaisquer indícios de fugas detectadas através de fissuras, poros ou outros defeitos semelhantes.

Procedimentos de ensaio aplicáveis aos componentes para hidrogénio, que não reservatórios, concebidos para a utilização de hidrogénio líquido

COMPONENTE PARA HIDROGÉNIO	TIPO DE ENSAIO										
	Ensaio de pressão	Ensaio de estanquidade (fugas) para o exterior	Ensaio de fadiga	Ensaio de funcionamento	Ensaio de resistência à corrosão	Ensaio de resistência ao calor seco	Ensaio de envelhecimento (desagregação) pelo ozono	Ensaio de ciclo de temperatura	Ensaio de ciclo de pressão	Ensaio de compatibilidade do hidrogénio	Ensaio de estanquidade da sede
Dispositivos de descompressão	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Válvulas	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Permutadores de calor	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Conexões ou recipientes de reabastecimento	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Reguladores de pressão	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Sensores	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Tubagem flexível de alimentação	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Sob reserva de requisitos específicos para os diferentes componentes para hidrogénio, os procedimentos de ensaio a aplicar para a homologação de componentes para hidrogénio que não reservatórios, concebidos para a utilização de hidrogénio líquido, devem incluir os seguintes ensaios:

- Ensaio de pressão: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes que contêm hidrogénio podem suportar uma pressão mais elevada do que a pressão de serviço do componente. O componente para hidrogénio não pode apresentar sinais visíveis de fuga, deformação, ruptura ou fissuras quando a pressão é aumentada até um valor específico;
- Ensaio de estanquidade (fugas) para o exterior: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio não apresentam indícios de fuga para o exterior. Os componentes para hidrogénio não podem apresentar indícios de porosidade;
- Ensaio de fadiga: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio estão aptos a funcionar continuamente de maneira fiável. O ensaio consiste na execução de um número específico de ciclos de ensaio para o componente para hidrogénio em condições de temperatura e de pressão específicas. Um ciclo de ensaio significa o funcionamento normal (ou seja, uma abertura e um fecho) do componente para hidrogénio;
- Ensaio de funcionamento: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio são capazes de funcionar de maneira fiável;
- Ensaio de resistência à corrosão: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio são capazes de resistir à corrosão. Para o efeito, os componentes para hidrogénio são submetidos a contacto com produtos químicos especificados;
- Ensaio de resistência ao calor seco: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio não metálicos são capazes de resistir a temperaturas elevadas. Para o efeito, os componentes são expostos ao ar aquecido à temperatura máxima de funcionamento;
- Ensaio de envelhecimento (desagregação) pelo ozono: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio não metálicos são capazes de resistir ao envelhecimento devido ao ozono. Para o efeito, os componentes são expostos ao ar com uma elevada concentração de ozono;

- h) Ensaio de ciclo de temperatura: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio são capazes de resistir a fortes variações de temperatura. Para o efeito, os componentes para hidrogénio são submetidos a um ciclo de temperatura com uma duração especificada que vai da temperatura de funcionamento mínima até à temperatura de funcionamento máxima;
 - i) Ensaio de ciclo de pressão: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio são capazes de resistir a fortes variações de pressão. Para o efeito, os componentes para hidrogénio são submetidos a uma variação de pressão que vai da pressão atmosférica até à PMSA e regresso, em seguida, à pressão atmosférica num curto período de tempo;
 - j) Ensaio de compatibilidade do hidrogénio: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio metálicos (ou seja, cilindros e válvulas) não são susceptíveis de fragilização pelo hidrogénio. Nos componentes para hidrogénio que são submetidos a ciclos de carga frequentes, há que evitar as condições que possam levar à fadiga local e à iniciação e propagação de fissuras de fadiga na estrutura;
 - k) Ensaio de estanquidade da sede: o objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio não apresentam indícios de fuga quando instalados no sistema para hidrogénio.
-

ANEXO IV

Procedimentos de ensaio aplicáveis aos reservatórios de hidrogénio concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido

Tipo de ensaio	Aplicável ao tipo de reservatório			
	1	2	3	4
Ensaio de rebentamento	✓	✓	✓	✓
Ensaio de ciclo de pressão à temperatura ambiente	✓	✓	✓	✓
Ensaio de comportamento «fuga antes de rebentamento» («Leak Before Break» ou LBB)	✓	✓	✓	✓
Ensaio de inflamação	✓	✓	✓	✓
Ensaio de penetração	✓	✓	✓	✓
Ensaio de exposição aos agentes químicos		✓	✓	✓
Ensaio de resistência do compósito ao entalhe		✓	✓	✓
Ensaio de fluência acelerada		✓	✓	✓
Ensaio de ciclos de pressão a temperatura extrema		✓	✓	✓
Ensaio de queda (resistência a impacto ou choque)			✓	✓
Ensaio de fugas				✓
Ensaio de permeabilidade				✓
Ensaio do binário de aperto				✓
Ensaio de ciclos de pressão com hidrogénio gasoso				✓

1. Classificação dos reservatórios de hidrogénio concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido:

Tipo 1 Reservatório metálico sem soldadura,

Tipo 2 Reservatório bobinado sobre a parte cilíndrica com um invólucro metálico sem soldadura,

Tipo 3 Reservatório bobinado por inteiro com um invólucro metálico sem soldadura,

Tipo 4 Reservatório bobinado por inteiro com um invólucro não metálico.

2. Os procedimentos de ensaio a aplicar para a homologação de reservatórios de hidrogénio concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido devem incluir os seguintes ensaios:

- a) Ensaio de rebentamento: o objectivo do ensaio é determinar o valor da pressão à qual o reservatório rebenta. Para o efeito, o reservatório é pressurizado a um dado valor, que deve ser mais elevado do que a pressão nominal de serviço do reservatório. A pressão de rebentamento do reservatório deve ser superior a uma pressão especificada. A pressão de rebentamento do reservatório deve ser registada e conservada pelo fabricante durante toda a vida útil do reservatório;
- b) Ensaio de ciclos de pressão à temperatura ambiente: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio é capaz de resistir a fortes variações de pressão. Para o efeito, são aplicados ao reservatório ciclos de pressão até que ocorra uma anomalia ou até que seja alcançado um número especificado de ciclos mediante o aumento e a diminuição da pressão a um valor especificado. Os reservatórios não devem apresentar anomalias antes de atingir um número especificado de ciclos. Deve registar-se o número de ciclos até à ocorrência da anomalia, juntamente com a localização e a descrição da mesma. O fabricante deve manter registos dos resultados durante toda a vida útil do reservatório;
- c) Ensaio de comportamento «fuga antes de rebentamento» («Leak-Before-Break» ou LBB): o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio perde a estanquidade por fuga antes da ruptura. Para o efeito, são aplicados ao reservatório ciclos de pressão mediante o aumento e a diminuição da pressão a um valor especificado. Os reservatórios ensaiados devem perder a estanquidade por fuga ou exceder um número especificado de ciclos de ensaio sem perder a estanquidade. Deve registar-se o número de ciclos até à ocorrência da perda de estanquidade, juntamente com a respectiva localização e descrição;
- d) Ensaio de inflamação: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório, com o seu sistema de protecção contra incêndio, não rebenta quando submetido às condições de incêndio especificadas. O reservatório, pressurizado à pressão de serviço, deve apenas evacuar através do dispositivo de descompressão e não pode sofrer ruptura;

- e) Ensaio de penetração: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório não sofre ruptura quando penetrado por uma bala. Para o efeito, o reservatório completo, com o revestimento de protecção, deve ser pressurizado e penetrado por uma bala. O reservatório não pode sofrer ruptura;
 - f) Ensaio de exposição aos agentes químicos: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório pode suportar a exposição às substâncias químicas especificadas. Para o efeito, o reservatório é exposto a várias soluções químicas. Aumenta-se a pressão do reservatório até um dado valor e efectua-se o ensaio de rebentamento a que se refere a alínea a). O reservatório deve atingir uma pressão de rebentamento especificada, que é registada;
 - g) Ensaio de resistência do compósito ao entalhe: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio é capaz de resistir à exposição a alta pressão. Para o efeito, efectua-se na parede lateral do reservatório entalhes de geometria especificada e aplica-se um número especificado de ciclos de pressão. O reservatório não pode apresentar fugas nem rupturas durante um determinado número de ciclos, mas pode perder a estanquidade por fuga durante os restantes ciclos do ensaio. Deve registar-se o número de ciclos até à ocorrência da perda de estanquidade, juntamente com a respectiva localização e descrição;
 - h) Ensaio de fluência acelerada: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio é capaz de resistir à exposição a alta pressão e a temperaturas elevadas no limite da gama de funcionamento admissível durante um período de tempo prolongado. Para o efeito, o reservatório é exposto durante um período de tempo especificado às condições especificadas de pressão e temperatura e, subsequentemente, ao ensaio de rebentamento referido na alínea a). O reservatório deve atingir uma pressão de rebentamento especificada;
 - i) Ensaio de ciclos de pressão a temperatura extrema: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio pode suportar variações de pressão em condições de temperatura diferentes. Para o efeito, o reservatório, desprovido de qualquer revestimento de protecção, é objecto de ciclos de ensaio hidrostáticos, em que é submetido a condições ambientes extremas; em seguida, efectua-se os ensaios de rebentamento e de fugas previstos nas alíneas a) e k). Os reservatórios sujeitos a ciclos de pressão não podem apresentar sinais de ruptura, fuga ou desfibramento. Os reservatórios não podem rebentar a uma pressão especificada;
 - j) Ensaio de queda (resistência a impacto ou choque): o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio permanece operacional após ser submetido aos impactos mecânicos especificados. Para o efeito, o reservatório é sujeito a um ensaio de queda e aplica-se um número especificado de ciclos de pressão. O reservatório não pode apresentar fugas nem rupturas durante um determinado número de ciclos, mas pode perder a estanquidade por fuga durante os restantes ciclos do ensaio;
 - k) Ensaio de fugas: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio não apresenta indícios de fugas nas condições especificadas. Para tal, o reservatório deve ser pressurizado à respectiva pressão nominal de serviço. Não pode apresentar quaisquer indícios de fugas detectadas através de fissuras, poros ou outros defeitos semelhantes;
 - l) Ensaio de permeabilidade: o objectivo do ensaio é demonstrar que a permeabilidade do reservatório de hidrogénio não excede um valor especificado. Para o efeito, o reservatório deve ser pressurizado com hidrogénio gasoso à pressão nominal de serviço, sendo a sua permeabilidade observada por um tempo especificado numa câmara fechada, em condições de temperatura especificadas;
 - m) Ensaio do binário de aperto: o objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio é capaz de resistir ao binário especificado. Para o efeito, deve aplicar-se ao reservatório um binário a partir de direcções diferentes. Seguidamente, efectua-se os ensaios de rebentamento e de fugas previstos nas alíneas a) e k). O reservatório deve cumprir os requisitos dos ensaios de rebentamento e de fugas. O binário aplicado, a estanquidade e a pressão de rebentamento devem ser registados;
 - n) Ensaio de ciclos de pressão com hidrogénio gasoso. O objectivo do ensaio é demonstrar que o reservatório de hidrogénio é capaz de resistir a fortes variações de pressão quando é utilizado hidrogénio gasoso. Para o efeito, o reservatório é submetido a um certo número de ciclos de pressão com hidrogénio gasoso e ao ensaio de fugas referido na alínea k). As deteriorações, como a fissuração por fadiga ou a descarga electrostática do reservatório, são inspeccionadas. O reservatório deve cumprir os requisitos do ensaio de fugas. O reservatório deve estar isento de qualquer deterioração, como fissurações por fadiga ou descargas electrostáticas.
-

ANEXO V

Procedimentos de ensaio aplicáveis aos componentes para hidrogénio, que não reservatórios, concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido

COMPONENTE PARA HIDROGÉNIO	TIPO DE ENSAIO					
	Ensaio dos materiais	Ensaio de resistência à corrosão	Ensaio de fadiga	Ensaio de ciclos de pressão	Ensaio de fugas ou estanquidade (interna)	Ensaio de estanquidade (fugas) para o exterior
Dispositivos de descompressão	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Válvulas automáticas	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Válvulas manuais	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Válvulas anti-retorno	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Válvulas de descompressão	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Permutadores de calor	✓	✓		✓		✓
Conexões ou recipientes de reabastecimento	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Reguladores de pressão	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sensores para sistemas para hidrogénio	✓	✓	✓	✓		✓
Tubagem flexível de alimentação	✓	✓	✓	✓		✓
Acessórios	✓	✓	✓	✓		✓
Filtros de hidrogénio	✓	✓		✓		✓
Conectores do sistema de armazenagem amovível	✓	✓	✓	✓		✓

Sob reserva de requisitos específicos para os diferentes componentes para hidrogénio, os procedimentos de ensaio a aplicar para a homologação de componentes para hidrogénio que não reservatórios, concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido, incluem os seguintes ensaios:

1. Ensaio dos materiais:
 - 1.1. Ensaio de compatibilidade do hidrogénio definido na alínea j) do anexo III;
 - 1.2. Ensaio de envelhecimento: o objectivo do ensaio é verificar se o material não metálico utilizado num componente para hidrogénio pode suportar o envelhecimento. Não são permitidas fissuras visíveis nas amostras para ensaio;
 - 1.3. Ensaio de compatibilidade com o ozono: o objectivo do ensaio é verificar se o material elastómero de um componente para hidrogénio é compatível com a exposição ao ozono. Não são permitidas fissuras visíveis nas amostras para ensaio.
2. Ensaio de resistência à corrosão definido na alínea e) do anexo III.
3. Ensaio de fadiga definido na alínea c) do anexo III.
4. Ensaio de ciclos de pressão definido na alínea i) do anexo III. Os componentes para hidrogénio não podem apresentar sinais visíveis de deformação ou de extrusão e devem cumprir os requisitos dos ensaios de estanquidade interna e para o exterior.
5. Ensaio de fugas ou estanquidade (interna): o objectivo do teste de estanquidade interna é demonstrar que os componentes para hidrogénio especificados estão isentos de fugas internas. Para o efeito, os componentes para hidrogénio devem ser pressurizados em condições de temperatura diferentes e observados para detectar fugas. O componente para hidrogénio deve permanecer isento de bolhas e não pode apresentar mais fugas internas do que as especificadas.
6. Ensaio de estanquidade (fugas) para o exterior definido na alínea b) do anexo III.

ANEXO VI

Requisitos para a instalação de componentes e sistemas para hidrogénio

1. O sistema para hidrogénio deve ser instalado de modo a ficar protegido contra danos.
Deve ficar isolado das fontes de calor no veículo.
2. O reservatório de hidrogénio apenas pode ser retirado para ser substituído por outro reservatório de hidrogénio, para efeitos de reabastecimento ou de manutenção.

No caso de um motor de combustão interna, o reservatório não pode ser instalado no compartimento do motor do veículo.

Deve ser adequadamente protegido contra qualquer tipo de corrosão.
3. Devem ser tomadas medidas para impedir a utilização de combustíveis inadequados no veículo e a fuga de hidrogénio durante o reabastecimento e para garantir que a remoção de um sistema amovível de armazenagem de hidrogénio se faça de forma segura.
4. A conexão ou recipiente de reabastecimento deve prevenir posições defeituosas e estar protegida contra a sujidade e a água. Deve integrar-se na conexão ou recipiente de reabastecimento uma válvula anti-retorno ou uma válvula com a mesma função. Se a conexão de reabastecimento não for montada directamente no reservatório, a tubagem de abastecimento deve ser protegida com uma válvula anti-retorno ou uma válvula com a mesma função, montada directamente ou dentro do reservatório.
5. O reservatório de hidrogénio deve ser montado e fixado de forma a que as acelerações especificadas possam ser absorvidas sem danificação das partes relacionadas com a segurança quando os reservatórios de hidrogénio estão cheios.
6. As tubagens de abastecimento de combustível hidrogénio devem estar protegidas com uma válvula de corte automática montada directamente ou dentro do reservatório. As válvulas devem fechar-se em caso de mau funcionamento do sistema para hidrogénio ou se ocorrer qualquer outro evento que tenha como consequência a fuga de hidrogénio. Quando o sistema de propulsão estiver desligado, o abastecimento de combustível do reservatório para o sistema de propulsão deve estar cortado e assim permanecer até que o sistema seja novamente posto a funcionar.
7. Em caso de acidente, a válvula de corte automática montada directamente ou dentro do reservatório interrompe o fluxo de gás do reservatório.
8. Os componentes para hidrogénio, incluindo quaisquer materiais de protecção neles integrados, não podem sobressair do contorno geral do veículo ou da estrutura de protecção. Esta disposição não se aplica se um componente para hidrogénio estiver adequadamente protegido e nenhuma parte do mesmo estiver situada fora dessa estrutura de protecção.
9. O sistema para hidrogénio deve ser instalado de modo a ficar, tanto quanto for razoavelmente possível, protegido contra danos, como os devidos a componentes móveis do veículo, impactos, poeiras e outros detritos, carga e descarga do veículo ou deslocamentos da carga transportada.
10. Os componentes do sistema para hidrogénio não podem ficar situados perto do escape de um motor de combustão interna ou de outra fonte de calor, a menos que estejam adequadamente isolados contra o calor.
11. O sistema de ventilação ou de aquecimento do habitáculo e dos locais onde se possam verificar fugas ou a acumulação de hidrogénio deve ser concebido de forma a que o hidrogénio não seja dirigido para o interior do veículo.
12. Há que garantir que, em caso de acidente e tanto quanto for razoavelmente possível, o dispositivo de descompressão e o sistema de ventilação associado permanecem operacionais. O sistema de ventilação do dispositivo de descompressão deve estar adequadamente protegido contra a sujidade e a água.
13. O habitáculo do veículo deve estar separado do sistema para hidrogénio, a fim de evitar a acumulação de hidrogénio. Importa garantir que qualquer combustível que eventualmente se escape do reservatório ou dos seus acessórios não penetre no habitáculo do veículo.
14. Os componentes para hidrogénio que possam eventualmente apresentar fugas de hidrogénio para o habitáculo, para o porta-bagagens ou para outro compartimento não ventilado devem estar protegidos por uma cobertura estanque ao gás ou ser tornados estanques por uma solução equivalente, tal como especificado nas medidas de execução.
15. Os dispositivos accionados electricamente que contenham hidrogénio devem estar isolados de maneira a que não possa passar qualquer corrente através das peças que contêm hidrogénio, a fim de evitar faíscas no caso de uma fractura.

Os componentes metálicos do sistema para hidrogénio devem estar ligados electricamente à massa do veículo.
16. Devem usar-se etiquetas ou outros meios de identificação para indicar aos serviços de socorro que o veículo é movido a hidrogénio e que é utilizado hidrogénio líquido ou hidrogénio (gasoso) comprimido.

ANEXO VII

Alterações à Directiva 2007/46/CE

A Directiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

1. Na parte I do anexo IV é aditada ao quadro a linha seguinte:

Ele- mento	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«62	Sistema para hidrogé- nio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	L 35 de 4.2.2009, p. 32	X	X	X	X	X	X*				

2. No apêndice da parte I do anexo IV é aditada ao quadro a linha seguinte:

	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	M ₁
«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	L 35 de 4.2.2009, p. 32	X*

3. No apêndice do anexo VI é aditada ao quadro a linha seguinte:

	Assunto	Referência do acto regulamentar (1)	Alterado por	Aplicável a versões
«62.	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009*		

4. No apêndice 1 do anexo XI é aditada ao quadro a linha seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q*

5. No apêndice 2 do anexo XI é aditada ao quadro a linha seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	A	A	A	A	A	A*				

6. No apêndice 3 do anexo XI é aditada ao quadro a linha seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	M ₁
«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	X*

7. No apêndice 4 do anexo XI é aditada ao quadro a linha seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q*				

8. No apêndice 5 do anexo XI é aditada ao quadro a linha seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	Grua móvel de categoria N ₃
«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (CE) n.º 79/2009	X*

REGULAMENTO (CE) N.º 80/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 14 de Janeiro de 2009****relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 2299/89 do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º e o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Tendo em conta o parecer da Autoridade Europeia para a Protecção de Dados ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 2299/89 do Conselho, de 24 de Julho de 1989, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva ⁽⁴⁾, contribuiu de forma significativa para garantir condições justas e imparciais para as transportadoras aéreas nos sistemas informatizados de reserva (a seguir denominados «SIR»), protegendo assim os interesses dos consumidores.
- (2) Uma parte importante das reservas de voos continua a ser feita através de SIR.
- (3) Os progressos tecnológicos e a evolução do mercado permitem uma simplificação substancial do quadro legislativo, dando mais flexibilidade aos vendedores de sistemas e às transportadoras aéreas para negociarem as taxas de reserva e os conteúdos tarifários. Isto deverá permitir-lhes adaptarem-se de modo flexível às necessidades e aos pedidos das agências de viagens e dos consumidores e distribuírem de modo mais eficiente os seus produtos de transporte.
- (4) No actual contexto de mercado continua porém a ser necessário manter certas disposições sobre os SIR, na medida em que contenham produtos de transporte, a fim de impedir abusos em matéria de concorrência e de garantir a prestação de informações neutras aos consumidores.

- (5) A recusa de fornecer as mesmas informações sobre horários, tarifas e disponibilidades a outros sistemas para além dos seus próprios e de aceitar reservas feitas por esses sistemas pode falsear seriamente a concorrência entre os SIR.
- (6) É necessário manter uma concorrência efectiva entre as transportadoras participantes e as transportadoras-mãe e garantir o respeito do princípio da não discriminação entre as transportadoras aéreas, seja qual for a sua participação nos SIR.
- (7) Para assegurar condições de concorrência transparentes e comparáveis no mercado, as transportadoras-mãe deverão estar sujeitas a regras específicas.
- (8) Os vendedores de sistemas deverão separar claramente os SIR dos sistemas de reserva internos ou de qualquer outra natureza das companhias aéreas e abster-se de reservar meios de distribuição para as suas transportadoras-mãe, a fim de evitar que as transportadoras-mãe tenham acesso privilegiado aos SIR.
- (9) A fim de proteger os interesses dos consumidores, é necessário apresentar aos utilizadores de SIR um ecrã inicial imparcial e garantir que as informações sobre todas as transportadoras participantes sejam acessíveis nas mesmas condições, para não privilegiar uma transportadora participante em relação a outra.
- (10) A utilização de um ecrã imparcial aumenta a transparência dos produtos e serviços de transporte oferecidos pelas transportadoras participantes e reforça a confiança dos consumidores.
- (11) Os vendedores de sistemas deverão garantir que os dados comerciais dos SIR sejam disponibilizados a todas as transportadoras participantes sem discriminação, e os prestadores de serviços de transportes não deverão poder utilizar esses dados para influenciar indevidamente a escolha da agência de viagens ou a escolha dos consumidores.
- (12) Os acordos entre os assinantes e os vendedores de sistemas sobre suportes magnéticos com dados comerciais podem incluir um regime de compensações a favor dos assinantes.
- (13) A prestação de informações sobre serviços ferroviários e aero-ferroviários nos ecrãs dos SIR deverá ser facilitado.

⁽¹⁾ JO C 224 de 30.8.2008, p. 57.

⁽²⁾ JO C 233 de 11.9.2008, p. 1.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 4 de Setembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 16 de Dezembro de 2008.

⁽⁴⁾ JO L 220 de 29.7.1989, p. 1.

- (14) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços de transporte aéreo na Comunidade (reformulação) ⁽¹⁾, as tarifas publicadas pelas transportadoras aéreas devem incluir todos os impostos, encargos, sobretaxas e taxas aplicáveis que sejam inevitáveis e previsíveis. Os ecrãs dos SIR deverão apresentar a informação sobre as tarifas incluindo as mesmas categorias de preços, para que os agentes de viagens possam comunicar essa informação aos clientes.
- (15) As informações relativas a serviços de autocarros associados aos produtos de transporte aéreo, ou a produtos de transporte ferroviário incluídos nos produtos de transporte aéreo, deverão passar a ser apresentadas no ecrã principal dos SIR.
- (16) Os SIR deverão ser encorajados a passar a fornecer informações facilmente compreensíveis sobre as emissões de CO₂ e sobre o consumo de combustível dos voos. Essas informações poderiam ser apresentadas indicando o consumo médio de combustível por pessoa em litros/100 km e as emissões médias de CO₂ por pessoa em g/km, e poderiam ser comparadas com os dados relativos à melhor ligação alternativa por comboio ou autocarro em viagens de menos de cinco horas.
- (17) As transportadoras aéreas comunitárias e dos países terceiros deverão beneficiar de tratamento equivalente no que respeita aos serviços dos SIR.
- (18) Para garantir a aplicação correcta do presente regulamento, a Comissão deverá dispor de poderes de execução adequados, incluindo a possibilidade de investigar infracções, por sua iniciativa ou com base em queixas, de ordenar às empresas em causa que ponham termo às infracções e de aplicar coimas.
- (19) A Comissão deverá acompanhar periodicamente a aplicação do presente regulamento, em particular a sua eficácia na prevenção de práticas restritivas da concorrência e discriminatórias no mercado da distribuição de serviços de viagens através dos SIR, nomeadamente no caso de transportadoras com estreitas ligações a vendedores de sistemas.
- (20) O presente regulamento não prejudica a aplicação dos artigos 81.º e 82.º do Tratado. O presente regulamento complementa as regras gerais da concorrência, que se mantêm plenamente aplicáveis às práticas restritivas da concorrência, tais como práticas proibidas ou abusos de posição dominante.
- (21) A protecção das pessoas no que respeita ao tratamento dos dados pessoais é regida pela Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽²⁾. As disposições do presente regulamento especificam e complementam a Directiva 95/46/CE no que respeita às actividades dos SIR.

- (22) O Regulamento (CEE) n.º 2299/89 deverá ser revogado,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

SECÇÃO 1

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se a qualquer sistema informatizado de reserva («SIR») que contenha produtos de transporte aéreo e seja proposto para utilização ou utilizado na Comunidade.

O presente regulamento também se aplica aos produtos de transporte ferroviário que estejam incluídos nos produtos de transporte aéreo no ecrã principal de um SIR e sejam propostos para utilização ou utilizados na Comunidade.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

1. «Produto de transporte», o transporte de um passageiro entre dois aeroportos ou duas estações de caminhos-de-ferro;
2. «Serviço aéreo regular», uma série de voos, todos eles com as seguintes características:
 - a) Em cada voo, existem lugares e/ou capacidade para transporte de carga e/ou de correio disponíveis para compra individual pelo público (quer directamente à transportadora aérea, quer aos seus agentes autorizados);
 - b) Funciona de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:
 - de acordo com um horário publicado, ou
 - com voos tão regulares ou frequentes que constituam uma série reconhecidamente sistemática;
3. «Tarifas», o preço a pagar pelos passageiros às transportadoras aéreas, aos operadores de transportes ferroviários, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo respectivo transporte em serviços de transporte e as condições em que esse preço se aplica, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e a outros serviços auxiliares;

⁽¹⁾ JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

4. «Sistema informatizado de reserva» ou «SIR», um sistema informatizado que contém, nomeadamente, informações sobre horários, disponibilidade e tarifas de mais do que uma transportadora aérea, com ou sem meios para fazer reservas ou emitir bilhetes, desde que alguns ou todos esses serviços sejam disponibilizados aos assinantes;
 5. «Vendedor de sistemas», qualquer entidade e suas filiais responsáveis pelo funcionamento ou a comercialização de um SIR;
 6. «Meios de distribuição», os meios fornecidos por um vendedor de sistemas para a prestação de informações acerca dos horários, da disponibilidade, das tarifas e de serviços afins das transportadoras aéreas e dos operadores de transportes ferroviários, para a realização de reservas e/ou emissão de bilhetes e para quaisquer outros serviços afins;
 7. «Transportadora-mãe», uma transportadora aérea ou um operador de transportes ferroviários que, directa ou indirectamente, individual ou conjuntamente, controla ou participa no capital com direitos ou representação no conselho de administração, no conselho fiscal ou em qualquer outro órgão dirigente de um vendedor de sistemas, bem como qualquer transportadora aérea ou operador de transportes ferroviários sob o seu controlo;
 8. «Participação no capital com direitos ou representação no conselho de administração, no conselho fiscal ou em qualquer outro órgão dirigente de um vendedor de sistemas», um investimento que tem associados direitos ou representação no conselho de administração, no conselho fiscal ou em qualquer outro órgão dirigente de um vendedor de sistemas, e que confere a possibilidade de exercer, individual ou conjuntamente, uma influência decisiva sobre as actividades do vendedor de sistemas;
 9. «Controlo», uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios que, de forma individual ou combinada, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, confere a possibilidade de exercer uma influência decisiva sobre uma empresa, em especial mediante:
 - a) A propriedade ou o direito de utilizar a totalidade ou parte dos activos da empresa;
 - b) Direitos ou contratos que conferem uma influência decisiva na composição, votação ou decisões dos órgãos da empresa;
 10. «Transportadora participante», uma transportadora aérea ou um operador de transportes ferroviários que tenha um acordo com um vendedor de sistemas para a distribuição dos seus produtos de transporte através de um SIR;
 11. «Assinante», uma pessoa ou uma empresa, distinta de uma transportadora participante, que utiliza um SIR mediante contrato com um vendedor de sistemas com o objectivo de efectuar reservas de produtos de transporte aéreo e de produtos afins em nome de um cliente;
 12. «Ecrã principal», um ecrã neutro e completo que apresenta dados sobre serviços de transporte entre pares de cidades dentro de um período de tempo especificado;
 13. «Bilhete», um documento válido ou um título equivalente em suporte duradouro, emitido ou autorizado por uma transportadora aérea, por um operador de transportes ferroviários ou por um agente autorizado, que confere direito a transporte;
 14. «Produto integrado», uma combinação previamente acordada de transporte com outros serviços não dependentes do transporte, oferecida a um preço global;
 15. «Taxa de reserva», o preço a pagar pelas transportadoras aéreas aos vendedores de sistemas pelos serviços prestados pelo SIR.
- SECÇÃO 2

REGRAS DE CONDUTA PARA OS VENDEDORES DE SISTEMAS

Artigo 3.º

Relações com os fornecedores de serviços de transporte
1. Um vendedor de sistemas não pode:
 - a) Associar condições injustas e/ou injustificadas aos contratos com as transportadoras participantes nem exigir a aceitação de condições suplementares que, pela sua natureza ou de acordo com as práticas comerciais habituais, não estejam relacionadas com a participação no seu SIR;
 - b) Estabelecer como condição de participação no seu SIR que as transportadoras participantes não participem simultaneamente noutro sistema ou que não possam utilizar livremente sistemas alternativos de reservas, tais como sistemas próprios de reservas na Internet e centros de atendimento telefónico.
 2. Os vendedores de sistemas introduzem e processam com igual cuidado e no mesmo prazo os dados fornecidos pelas transportadoras participantes, apenas sob reserva das limitações resultantes do método de introdução escolhido por cada transportadora participante.
 3. Os vendedores de sistemas devem divulgar publicamente, salvo se tal for tornado público de outro modo, a participação e o nível de participação directa ou indirecta de uma transportadora aérea ou de um operador de transportes ferroviários no capital de um vendedor de sistemas, ou de um vendedor de sistemas no capital de uma transportadora aérea ou de um operador de transportes ferroviários.

Artigo 4.º**Meios de distribuição**

1. Os vendedores de sistemas não podem reservar qualquer processo específico de introdução e/ou processamento de dados nem qualquer outro meio de distribuição, ou quaisquer modificações dos mesmos, para uma ou mais das transportadoras participantes, incluindo as suas transportadoras-mãe. Os vendedores de sistemas devem prestar informações acerca das alterações dos seus meios de distribuição ou dos seus processos de carregamento/processamento de dados a todas as transportadoras participantes.

2. Os vendedores de sistemas devem garantir que os seus meios de distribuição sejam dissociados, pelo menos através de um programa informático e de um modo claro e verificável, do inventário, da gestão e dos meios de comercialização de qualquer transportadora.

Artigo 5.º**Ecrãs**

1. Os vendedores de sistemas devem apresentar um ecrã ou ecrãs principais para cada transacção através do seu SIR e incluir neles os dados fornecidos pelas transportadoras participantes de um modo neutro e completo, sem discriminações nem favoritismos. Os critérios a utilizar no ordenamento das informações não podem basear-se em qualquer factor directa ou indirectamente relacionado com a identidade da transportadora, e devem ser aplicados numa base não discriminatória a todas as transportadoras participantes. O ecrã ou ecrãs principais não devem induzir o utilizador em erro, devem ser facilmente acessíveis e devem respeitar as regras enunciadas no anexo I.

2. No caso das informações fornecidas por um SIR ao consumidor, o assinante deve utilizar um ecrã neutro, de acordo com o disposto no n.º 1, a menos que seja necessário apresentar outro ecrã para satisfazer uma preferência manifestada por um consumidor.

3. Os voos operados por transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação por força do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora ⁽¹⁾, devem ser clara e especificamente identificados no ecrã.

4. Os vendedores de sistemas devem introduzir um símbolo específico no ecrã dos SIR, identificável pelos utilizadores para efeitos de informação sobre a identidade da transportadora aérea operadora, tal como previsto no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

5. O presente artigo não se aplica aos SIR utilizados pelas transportadoras aéreas, pelos operadores de transportes ferroviários ou por um grupo de transportadoras aéreas ou de operadores de transportes ferroviários nos seus próprios escritórios e balcões de vendas ou nas suas próprias páginas de Internet claramente identificadas como tal.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

Artigo 6.º**Relações com os assinantes**

1. Os vendedores de sistemas não podem incluir condições injustas e/ou injustificadas nos contratos celebrados com os assinantes, tais como a proibição de subscrever ou utilizar qualquer outro sistema ou sistemas, a exigência de aceitar condições suplementares que não tenham qualquer relação com a assinatura do seu SIR ou a obrigação de aceitar ofertas de equipamento técnico ou de programas informáticos.

2. Se o assinante for uma empresa autónoma com menos de 50 assalariados cujo volume de negócios anual e/ou balanço anual total não exceda 10 milhões de EUR, pode rescindir o seu contrato com o vendedor do sistema mediante um pré-aviso máximo de três meses que expire o mais tardar no fim do primeiro ano desse contrato. Nesse caso, o vendedor do sistema não terá o direito de recuperar mais do que os custos directamente relacionados com a rescisão do contrato.

Artigo 7.º**Suportes magnéticos com dados comerciais**

1. Os vendedores de sistemas podem disponibilizar dados comerciais, de reservas e de vendas desde que os facultem no mesmo prazo e numa base não discriminatória a todas as transportadoras participantes, incluindo as transportadoras-mãe. Os dados podem e, se tal for solicitado, devem abranger todas as transportadoras participantes e/ou os assinantes.

2. As transportadoras participantes não podem utilizar esses dados para influenciar a escolha do assinante.

3. Quando tais dados resultem da utilização dos meios de distribuição de um SIR por um assinante estabelecido na Comunidade, não podem incluir a identificação directa ou indirecta desse assinante, a menos que o assinante e o vendedor de sistemas estabeleçam de comum acordo as condições a que a correcta utilização desses dados deverá obedecer. Esta disposição é igualmente aplicável ao fornecimento de tais dados pelos vendedores de sistemas a terceiros que os utilizem para fins distintos da liquidação de facturas.

4. Os acordos entre assinantes e vendedores de sistemas sobre suportes magnéticos com dados comerciais devem ser tornados públicos.

Artigo 8.º**Tratamento equivalente em países terceiros**

1. Sem prejuízo de acordos internacionais em que a Comunidade ou os Estados-Membros sejam Partes, caso o tratamento concedido às transportadoras aéreas comunitárias por um vendedor de sistemas que opere num país terceiro não seja equivalente ao tratamento concedido às transportadoras aéreas participantes do país terceiro no que respeita a qualquer questão que releve do presente regulamento, a Comissão pode exigir a todos os vendedores de sistemas que operam na Comunidade que concedam às transportadoras aéreas desse país terceiro um tratamento equivalente ao concedido às transportadoras aéreas comunitárias nesse país terceiro.

2. A Comissão deve controlar a aplicação de qualquer tratamento discriminatório ou não equivalente de transportadoras aéreas comunitárias por parte de vendedores de sistemas em países terceiros. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão deve investigar casos potenciais de discriminação de transportadoras aéreas comunitárias em SIR de países terceiros. Sempre que seja detectada uma discriminação, a Comissão deve informar os Estados-Membros e as partes interessadas antes de tomar uma decisão, e solicitar os seus comentários, realizando inclusivamente uma reunião com peritos competentes dos Estados-Membros.

SECÇÃO 3

REGRAS DE CONDUTA PARA OS FORNECEDORES DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Artigo 9.º

Dados fornecidos pelas transportadoras participantes

As transportadoras participantes e os intermediários que lidem com os dados devem assegurar que os dados transmitidos aos SIR sejam exactos e permitam aos vendedores de sistemas respeitar as regras constantes do anexo I.

Artigo 10.º

Regras específicas para as transportadoras-mãe

1. Sem prejuízo da reciprocidade referida no n.º 2, uma transportadora-mãe não pode discriminar um SIR concorrente recusando-se a fornecer-lhe, a seu pedido e no mesmo prazo, as mesmas informações que fornece ao seu próprio SIR sobre horários, tarifas e disponibilidade dos seus próprios produtos de transporte, ou a distribuir os seus produtos de transporte através de outro SIR, ou recusando-se a aceitar ou a confirmar no mesmo prazo uma reserva efectuada através de um SIR concorrente para qualquer dos seus produtos de transporte distribuídos através do seu próprio SIR. A transportadora-mãe apenas é obrigada a aceitar e a confirmar as reservas que sejam conformes com as suas próprias tarifas e condições.

2. Um SIR concorrente não pode recusar-se a armazenar dados relativos a horários, tarifas e lugares disponíveis no que se refere a serviços de transporte de uma transportadora-mãe, e deve introduzir e processar os dados com o mesmo cuidado e no mesmo prazo com que o faz para os seus outros clientes e assinantes em qualquer dos mercados, apenas sob reserva das limitações resultantes do método de introdução escolhido por cada transportadora.

3. A transportadora-mãe não pode ser obrigada a aceitar quaisquer custos neste contexto, excepto no que se refere à reprodução das informações a prestar e às reservas aceites. A taxa de reserva a pagar a um SIR por uma reserva aceite efectuada nos termos do n.º 1 deve ser equivalente à taxa cobrada pelo mesmo SIR a outras transportadoras participantes por transacções equivalentes.

4. Uma transportadora-mãe não pode favorecer, directa ou indirectamente, o seu próprio SIR fazendo depender a utilização de qualquer SIR específico por um assinante do recebimento de comissões ou de quaisquer outros incentivos ou desincentivos à venda dos seus produtos de transporte.

5. Uma transportadora-mãe não pode favorecer, directa ou indirectamente, o seu próprio SIR exigindo a utilização de qualquer SIR específico por um assinante para a venda ou emissão de bilhetes para quaisquer produtos de transporte por ela directa ou indirectamente fornecidos.

SECÇÃO 4

PROTECÇÃO DOS DADOS PESSOAIS

Artigo 11.º

Tratamento, acesso e armazenamento de dados pessoais

1. Os dados pessoais recolhidos no decurso das actividades de um SIR com a finalidade de fazer reservas ou de emitir bilhetes para produtos de transporte devem ser tratados de forma compatível com esta finalidade. No que respeita ao tratamento desses dados, um vendedor de sistemas é considerado o responsável pelo tratamento dos dados na acepção da alínea d) do artigo 2.º da Directiva 95/46/CE.

2. Os dados pessoais apenas podem ser tratados na medida em que tal seja necessário para a execução de um contrato no qual a pessoa em causa é parte ou para fins de tomada de medidas a pedido da pessoa em causa previamente à celebração de um contrato.

3. Caso estejam envolvidas categorias especiais de dados referidas no artigo 8.º da Directiva 95/46/CE, tais dados apenas podem ser tratados se a pessoa em causa der o seu consentimento expresso e informado.

4. As informações controladas pelo vendedor de sistemas, relativas a reservas individuais identificáveis, devem ser armazenadas *off-line* no prazo de 72 horas após a conclusão do último elemento da reserva individual e destruídas no prazo de três anos. O acesso a esses dados apenas é permitido em caso de litígio sobre a facturação.

5. Os dados referentes à comercialização, reserva e venda disponibilizados por um vendedor de sistemas não podem incluir qualquer identificação, directa ou indirecta, de pessoas singulares ou, se aplicável, das organizações ou empresas por elas representadas.

6. Se tal lhes for solicitado, os assinantes devem informar os consumidores do nome e endereço do vendedor de sistemas, dos objectivos do tratamento dos dados pessoais, da duração da retenção desses dados e dos meios ao dispor do titular dos dados para exercer o seu direito de acesso aos mesmos.

7. Qualquer pessoa tem direito a aceder gratuitamente aos dados que lhe digam respeito, independentemente de estarem na posse do vendedor de sistemas ou do assinante.

8. Os direitos reconhecidos no presente artigo são complementares e vigoram em paralelo com os direitos do titular dos dados consagrados pela Directiva 95/46/CE, pelas disposições nacionais aprovadas para lhe dar cumprimento e pelas disposições dos acordos internacionais de que a Comunidade é Parte.

9. As disposições do presente regulamento especificam e complementam a Directiva 95/46/CE para efeitos do disposto no artigo 1.º. Salvo disposição em contrário, aplicam-se as definições dessa directiva. Caso as disposições específicas relativas ao tratamento de dados pessoais no contexto das actividades de um SIR estabelecidas no presente artigo não se apliquem, o presente regulamento não prejudica o disposto nessa directiva, nem as disposições nacionais aprovadas para lhe dar cumprimento, nem as disposições dos acordos internacionais de que a Comunidade é Parte.

10. Caso um vendedor de sistemas opere bases de dados a diferentes títulos, designadamente como SIR ou como servidor de transportadoras aéreas, devem ser tomadas medidas técnicas e organizativas que impeçam que as normas relativas à protecção de dados sejam contornadas através da interconexão das bases de dados, a fim de assegurar que os dados pessoais só sejam acessíveis para a finalidade específica para a qual foram recolhidos.

SECÇÃO 5

AUDITORIA

Artigo 12.º

Auditor e relatório do auditor

1. Cada vendedor de sistemas deve apresentar de quatro em quatro anos e, além disso, a pedido da Comissão, um relatório elaborado por um auditor independente que descreva em pormenor a sua estrutura de capital social e o seu modelo de governação. Os custos relacionados com o relatório do auditor ficam a cargo do vendedor de sistemas.

2. O vendedor de sistemas deve informar a Comissão sobre a identidade do auditor antes da confirmação da nomeação. A Comissão pode objectar e, no prazo de dois meses, após consulta do auditor, do vendedor de sistemas e de qualquer outra parte que invoque um interesse legítimo, decide se o auditor deve ou não ser substituído.

SECÇÃO 6

INFRACÇÕES E SANÇÕES

Artigo 13.º

Infracções

Se, na sequência de uma denúncia ou por iniciativa própria, a Comissão verificar a existência de uma infracção ao presente regulamento, pode exigir por meio de uma decisão que as empresas ou associações de empresas em causa ponham termo a essa infracção. As investigações respeitantes a qualquer infracção ao presente regulamento devem ter plenamente em conta os resultados de qualquer inquérito realizado em conformidade com os artigos 81.º e 82.º do Tratado.

Artigo 14.º

Poderes de investigação

No desempenho das funções que lhe são atribuídas pelo presente regulamento, a Comissão pode exigir às empresas ou associações de empresas, mediante simples pedido ou por meio de uma decisão, que forneçam todas as informações necessárias, incluindo auditorias específicas realizadas, nomeadamente a respeito das matérias abrangidas pelos artigos 4.º, 7.º, 10.º e 11.º.

Artigo 15.º

Coimas

1. A Comissão pode aplicar às empresas e associações de empresas, mediante decisão, coimas até 10 % do volume total de negócios realizado durante o exercício precedente, caso infrinjam o presente regulamento deliberadamente ou por negligência.

2. A Comissão pode aplicar às empresas e associações de empresas, mediante decisão, coimas até 1 % do volume total de negócios realizado durante o exercício precedente, caso forneçam informações incorrectas ou incompletas deliberadamente ou por negligência, ou não forneçam informações no prazo exigido, em resposta a um pedido formulado através de uma decisão aprovada em conformidade com o artigo 14.º.

3. Quando se determinar o montante das coimas, deve tomar-se em consideração a gravidade e a duração da infracção.

4. As coimas não são de natureza penal.

5. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias conhece com plena jurisdição dos recursos interpostos das decisões em que tenha sido aplicada uma coima pela Comissão. O Tribunal de Justiça pode anular, reduzir ou aumentar a coima.

Artigo 16.º

Procedimentos

1. Antes de tomar as decisões previstas nos artigos 13.º e 15.º, a Comissão envia às empresas ou associações de empresas em causa uma declaração de objecções e dá-lhes a oportunidade de apresentarem as suas observações por escrito e, se assim o pedirem, em audição oral.

2. A Comissão não revela informações que estejam abrangidas pela obrigação de sigilo profissional e que tenham sido obtidas nos termos do presente regulamento.

Qualquer pessoa que comunique informações à Comissão nos termos do presente regulamento deve identificar claramente as informações que considera confidenciais, apresentando as razões, e fornecer em separado uma versão não confidencial até à data fixada pela Comissão.

3. Sempre que a Comissão considere, com base nas informações de que dispõe, que não existem motivos suficientes para dar seguimento a uma queixa, informa o autor da queixa das respectivas razões e estabelece um prazo para que este apresente, por escrito, as suas observações.

Se o autor da queixa der a conhecer os seus pontos de vista dentro do prazo estabelecido pela Comissão e se as observações escritas por ele apresentadas não conduzirem a uma alteração da apreciação da queixa, a Comissão rejeita-a mediante decisão. Se o autor da queixa não apresentar as suas observações dentro do prazo fixado pela Comissão, considera-se que a queixa foi retirada.

Caso formule uma declaração de objecções, a Comissão fornece ao autor da queixa uma cópia da versão não confidencial e estabelece um prazo para este lhe apresentar as suas observações por escrito.

4. Caso lhe seja pedido, a Comissão faculta o acesso ao processo às partes às quais tenha sido enviada uma declaração de objecções e ao autor da queixa. O acesso é facultado após a notificação da declaração de objecções. O direito de acesso ao processo não abrange os dados sob sigilo comercial, outras informações confidenciais, nem documentos internos da Comissão.

5. Se o considerar necessário, a Comissão pode ouvir outras pessoas singulares ou colectivas.

SECÇÃO 7

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 17.º

Revogação

1. É revogado o Regulamento (CEE) n.º 2299/89.

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

Feito em Estrasburgo, em 14 de Janeiro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

2. As referências ao regulamento revogado entendem-se como sendo referências ao presente regulamento, devendo ser lidas segundo o quadro de correspondência constante do anexo II.

Artigo 18.º

Revisão

1. A Comissão acompanha regularmente a aplicação do presente regulamento, se necessário baseando-se em auditorias específicas, nos termos do artigo 14.º. A Comissão analisa, em particular, a eficácia do presente regulamento para garantir a não discriminação e a concorrência leal no mercado dos serviços de SIR.

2. A Comissão apresenta oportunamente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do artigo 8.º no que respeita ao tratamento equivalente em países terceiros e propõe as medidas adequadas para atenuar as condições discriminatórias, incluindo a celebração ou alteração de acordos bilaterais de transportes aéreos entre a Comunidade e países terceiros.

3. Até 29 de Março de 2013, a Comissão elabora um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, que avalia a necessidade de o manter em vigor, de o alterar ou de o revogar.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 29 de Março de 2009.

Pelo Conselho
O Presidente
A. VONDRA

ANEXO I

REGRAS APLICÁVEIS AOS ECRÃS PRINCIPAIS

1. Quando os preços são apresentados no ecrã principal, e/ou quando se escolhe um ordenamento por preços, os preços apresentados devem incluir as tarifas e todos os impostos, encargos, sobretaxas e taxas aplicáveis a pagar à transportadora aérea ou ao operador de transportes ferroviários que sejam inevitáveis e previsíveis no momento em que são apresentados no ecrã.
2. Na compilação e na selecção de produtos de transporte para um determinado par de cidades a incluir num ecrã principal não é feita qualquer discriminação entre aeroportos ou estações ferroviárias que sirvam a mesma cidade.
3. Os voos que não sejam serviços aéreos regulares devem ser claramente identificados. Os consumidores devem ter o direito de aceder, a seu pedido, a um ecrã principal limitado apenas aos serviços regulares ou não regulares.
4. Os voos que impliquem escalas devem ser claramente identificados.
5. Quando os voos forem operados por uma transportadora aérea que não seja a identificada pelo código de identificação da transportadora, a transportadora que opera efectivamente o voo deve ser claramente identificada. Esta exigência é aplicável em todos os casos, excepto em relação a acordos pontuais de curto prazo.
6. As informações sobre produtos integrados não podem figurar no ecrã principal.
7. Dependendo da escolha do assinante, as opções de viagem afixadas no ecrã principal são classificadas segundo as tarifas ou segundo a ordem seguinte:
 - i) Opções de viagem sem escala, ordenadas pela hora de partida;
 - ii) Todas as outras opções de viagem, ordenadas de acordo com o tempo de viagem.
8. Excepto nos casos previstos no ponto 10, nenhuma opção de viagem pode figurar mais do que uma vez em qualquer ecrã principal.
9. Quando se escolher um ordenamento de acordo com as alíneas i) e ii) do ponto 7 e quando o SIR propuser serviços ferroviários para o mesmo par de cidades, pelo menos o melhor serviço ferroviário ou aero-ferroviário é apresentado na primeira página do ecrã principal.
10. Quando as transportadoras aéreas operarem ao abrigo de acordos de partilha de códigos, cada uma delas — num número máximo de duas — é autorizada a figurar num ecrã separado com o respectivo código de identificação. Quando estiverem envolvidas mais de duas transportadoras, a designação de ambas é da responsabilidade da transportadora que opere efectivamente o voo.

ANEXO II

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CEE) n.º 2299/89	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º	Artigo 2.º
Artigo 3.º, n.ºs 1 e 2	—
Artigo 3.º, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 1
Artigo 3.º, n.º 4	Artigo 4.º, n.º 1
Artigo 3.º-A	Artigo 10.º, n.ºs 1 e 3
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 9.º
Artigo 4.º, n.º 2	—
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 4.º-A, n.ºs 1 e 2	Artigo 4.º, n.º 1
Artigo 4.º-A, n.º 3	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 4.º-A, n.º 4	—
Artigo 5.º	Artigo 5.º
Artigo 6.º	Artigos 7.º e 11.º
Artigo 7.º	Artigo 8.º
Artigo 8.º	Artigo 10.º, n.ºs 4 e 5
Artigo 9.º	Artigo 6.º
Artigo 9.º-A	Artigo 5.º, n.º 2, e artigo 11.º
Artigo 10.º	—
Artigo 11.º	Artigo 13.º
Artigo 12.º	Artigo 14.º
Artigo 13.º	Artigo 14.º
Artigo 14.º	Artigo 16.º, n.º 2
Artigo 15.º	Artigo 14.º
Artigo 16.º	Artigo 15.º, n.ºs 1 a 4
Artigo 17.º	Artigo 15.º, n.º 5
Artigo 18.º	—
Artigo 19.º	Artigo 16.º, n.ºs 1 e 5
Artigo 20.º	—
Artigo 21.º	—
Artigo 21.º-A	—
Artigo 21.º-B	—
Artigo 22.º	Artigo 11.º
Artigo 23.º	Artigo 18.º
Anexo I	Anexo I

REGULAMENTO (CE) N.º 81/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 14 de Janeiro de 2009****que altera o Regulamento (CE) n.º 562/2006 no que respeita à utilização do Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) no âmbito do Código das Fronteiras Schengen**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente a alínea a) do ponto 2 do artigo 62.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 562/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, que estabelece o código comunitário relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) ⁽²⁾, estabelece as condições, os critérios e as regras pormenorizadas que regem os controlos nos pontos de passagem nas fronteiras e a supervisão nas fronteiras, nomeadamente as verificações no âmbito do Sistema de Informação de Schengen.

(2) O Regulamento (CE) n.º 767/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, relativo ao Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) e ao intercâmbio de dados entre os Estados-Membros sobre os vistos de curta duração (Regulamento VIS) ⁽³⁾ tem por objectivo melhorar a aplicação da política comum em matéria de vistos. Dispõe igualmente que um dos objectivos do VIS consiste em facilitar os controlos nos pontos de passagem das fronteiras externas, incluindo a luta contra a fraude.

(3) O Regulamento (CE) n.º 767/2008 estabelece os critérios de pesquisa e as condições de acesso aos dados, por parte das autoridades competentes, para a realização de controlos nos pontos de passagem das fronteiras externas, para verificar a identidade dos titulares dos vistos, a autenticidade do visto e para verificar se estão preenchidas as condições de entrada, bem como para identificar qualquer pessoa que não preencha ou tenha deixado de preencher as condições de entrada, estada ou residência no território dos Estados-Membros.

(4) Visto que apenas através da verificação das impressões digitais se pode confirmar com segurança que a pessoa que pretende entrar no espaço Schengen corresponde à pessoa a quem o visto foi emitido, é necessário prever a utilização do VIS nas fronteiras externas.

(5) Para verificar se estão preenchidas as condições de entrada de cidadãos de países terceiros previstas no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 562/2006 e a fim de desempenharem adequadamente as suas funções, os guardas de fronteira devem utilizar todas as informações necessárias disponíveis, nomeadamente os dados que podem ser objecto de consulta no VIS.

(6) A fim de evitar que sejam contornados os pontos de passagem das fronteiras onde o VIS pode ser utilizado e garantir a plena eficácia deste sistema, é necessário, por conseguinte, utilizar o VIS de uma forma harmonizada aquando da realização dos controlos nos pontos de entrada das fronteiras externas.

(7) Importa estabelecer a utilização obrigatória do VIS no âmbito dos controlos nos pontos de entrada das fronteiras externas, visto que isso permitirá que, nos casos de pedidos repetidos de vistos, os dados biométricos sejam reutilizados e copiados a partir do primeiro pedido no VIS.

(8) O recurso ao VIS deverá implicar uma busca sistemática no sistema através do número da vinheta autocolante em conjugação com a verificação das impressões digitais. Todavia, dado o impacto potencial dessas buscas nos períodos de espera nos pontos de passagem das fronteiras, deverá ser possível, por um período transitório, a título de excepção e em circunstâncias rigorosamente definidas, consultar o VIS sem verificação sistemática das impressões digitais. Os Estados-Membros deverão assegurar que esta excepção apenas seja aplicada quando as condições estejam plenamente verificadas e que a duração e a frequência de aplicação da excepção sejam mantidas num mínimo estritamente necessário em cada um dos pontos de passagem das fronteiras.

(9) O Regulamento (CE) n.º 562/2006 deverá, por conseguinte, ser alterado.

(10) Atendendo a que o objectivos do presente regulamento, designadamente estabelecer as regras aplicáveis para a utilização do VIS nas fronteiras externas, não podem ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.

(11) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos pelo n.º 2 do artigo 6.º do Tratado da União Europeia e reflectidos na Convenção Europeia para a Protecção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais e na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

⁽¹⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 2 de Setembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 27 de Novembro de 2008.

⁽²⁾ JO L 105 de 13.4.2006, p. 1.

⁽³⁾ JO L 218 de 13.8.2008, p. 60.

- (12) No que diz respeito à Islândia e à Noruega, o presente regulamento constitui um desenvolvimento de disposições do acervo de Schengen na aceção do Acordo celebrado pelo Conselho da União Europeia e a República da Islândia e o Reino da Noruega relativo à associação destes Estados à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen ⁽¹⁾, que fazem parte do domínio referido no ponto A do artigo 1.º da Decisão 1999/437/CE do Conselho, de 17 de Maio de 1999, relativa a determinadas regras de aplicação desse Acordo ⁽²⁾.
- (13) No que respeita à Suíça, o presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen, na aceção do Acordo celebrado entre a União Europeia, a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo à associação da Confederação Suíça à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen ⁽³⁾, que se inserem no domínio a que se refere o ponto A do artigo 1.º da Decisão 1999/437/CE, conjugado com o artigo 3.º da Decisão 2008/146/CE do Conselho ⁽⁴⁾.
- (14) No que respeita ao Liechtenstein, o presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen, na aceção do Protocolo entre a União Europeia, a Comunidade Europeia, a Confederação Suíça e o Principado do Liechtenstein relativo à adesão do Principado do Liechtenstein ao Acordo entre a União Europeia, a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo à associação da Confederação Suíça à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen ⁽⁵⁾, que se inserem no domínio a que se refere o ponto A do artigo 1.º da Decisão 1999/437/CE, conjugado com o artigo 3.º da Decisão 2008/261/CE do Conselho ⁽⁶⁾.
- (15) Em conformidade com os artigos 1.º e 2.º do Protocolo relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca não participa na aprovação do presente regulamento, não ficando por ele vinculada nem sujeita à sua aplicação. Dado que o presente regulamento se baseia no acervo de Schengen em aplicação do disposto no Título IV da Parte III do Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca decidirá, em conformidade com o artigo 5.º do referido Protocolo, no prazo de seis meses após a aprovação do presente regulamento, se procede à respectiva transposição para o seu direito interno.
- (16) O presente regulamento constitui um desenvolvimento de disposições do acervo de Schengen em que o Reino Unido não participa, em conformidade com a Decisão 2000/365/CE do Conselho, de 29 de Maio de 2000, sobre o pedido do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte para participar em algumas das disposições do acervo de Schengen ⁽⁷⁾. Por conseguinte, o Reino Unido não participa na sua aprovação, não ficando por ele vinculado nem sujeito à sua aplicação.
- (17) O presente regulamento constitui um desenvolvimento de disposições do acervo de Schengen em que a Irlanda não participa, em conformidade com a Decisão 2002/192/CE do Conselho, de 28 de Fevereiro de 2002, sobre o pedido da Irlanda para participar em algumas das disposições do acervo de Schengen ⁽⁸⁾. Por conseguinte, a Irlanda não participa na sua aprovação, não ficando por ele vinculada nem sujeita à sua aplicação.
- (18) Em relação à República de Chipre, o presente regulamento constitui um acto baseado no acervo de Schengen ou de algum modo com ele relacionado, na aceção do n.º 2 do artigo 3.º do Acto de Adesão de 2003.
- (19) O presente regulamento constitui um acto baseado no acervo de Schengen ou de algum modo com ele relacionado, na aceção do n.º 2 do artigo 4.º do Acto de Adesão de 2005,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alteração

O n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 562/2006 é alterado do seguinte modo:

1. São inseridas as seguintes alíneas:

«a-A) Se o nacional de um país terceiro estiver na posse de um visto referido na alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º, os controlos completos à entrada abrangem igualmente a verificação da identidade do titular do visto e da autenticidade do visto, mediante a consulta do Sistema de Informação sobre Vistos (VIS), nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 767/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, relativo ao Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) e ao intercâmbio de dados entre os Estados-Membros sobre os vistos de curta duração (Regulamento VIS) ^(*);

a-B) Título de excepção, sempre que:

i) a intensidade do tráfego tornar excessivo o tempo de espera no ponto de passagem,

ii) todos os recursos humanos, de meios e de organização se esgotarem, e

(1) JO L 176 de 10.7.1999, p. 36.

(2) JO L 176 de 10.7.1999, p. 31.

(3) JO L 53 de 27.2.2008, p. 52.

(4) JO L 53 de 27.2.2008, p. 1.

(5) Documento do Conselho 16462/06, acessível em <http://register.consilium.europa.eu>

(6) JO L 83 de 26.3.2008, p. 3.

(7) JO L 131 de 1.6.2000, p. 43.

(8) JO L 64 de 7.3.2002, p. 20.

- iii) após avaliação, não se verificar risco relativamente à segurança interna e à imigração ilegal,

o VIS pode ser consultado através do número da vinheta de visto em todos os casos e, aleatoriamente, do número da vinheta de visto em conjugação com a verificação das impressões digitais.

Todavia, em caso de dúvida quanto à identidade do titular do visto e/ou à autenticidade do visto, o VIS é consultado sistematicamente com base no número da vinheta de visto em conjugação com a verificação das impressões digitais.

Esta excepção só pode ser aplicada no ponto de passagem de fronteira em causa e desde que estejam preenchidas as condições acima mencionadas;

- a-C) Decisão de realizar a consulta no VIS nos termos da alínea a-B) é tomada pelo guarda de fronteira que exerça as funções de comando no ponto de passagem de fronteira ou a um nível mais elevado.

O Estado-Membro em questão deve notificar imediatamente os demais Estados-Membros e a Comissão dessa decisão;

- a-D) Cada Estado-Membro envia, uma vez por ano, ao Parlamento Europeu e à Comissão um relatório sobre a aplicação da alínea a-B), o qual deve incluir o número de nacionais de países terceiros cuja identificação foi verificada no VIS com base apenas no número da vinheta de visto e o tempo de espera a que se refere a subalínea i) da alínea a-B);

- a-E) As alíneas a-B) e a-C) são aplicáveis durante um período máximo de três anos, período que começa a contar três anos após o início de funcionamento do VIS. Antes do final do segundo ano de aplicação das alíneas a-B) e a-C), a Comissão transmite uma avaliação da sua aplicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Com base nessa avaliação, o Parlamento Europeu ou o Conselho podem convidar a Comissão a propor alterações adequadas ao presente regulamento.

(*) JO L 218 de 13.8.2008, p. 60.»;

2. No final da subalínea i) da alínea c) é aditada a seguinte frase:

«, podendo esta verificação incluir a consulta do VIS, nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 767/2008;»;

3. É aditada a seguinte alínea:

- «d) Para efeitos de identificação de qualquer pessoa que possa não preencher ou tenha deixado de preencher as condições de entrada, estada ou residência no território dos Estados-Membros, o VIS pode ser consultado, nos termos do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 767/2008;».

Artigo 2.º

Entrada em vigor

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

É aplicável a partir do vigésimo dia após a data referida no n.º 1 do artigo 48.º do Regulamento (CE) n.º 767/2008.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável nos Estados-Membros, em conformidade com o Tratado que institui a Comunidade Europeia.

Feito em Estrasburgo, em 14 de Janeiro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
A. VONDRA

AVISO AO LEITOR

As instituições europeias decidiram deixar de referir, nos seus textos, a última redacção dos actos citados.

Salvo indicação em contrário, entende-se que os actos aos quais é feita referência nos textos aqui publicados correspondem aos actos com a redacção em vigor.