Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►B REGULAMENTO (CE) N.º 661/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 13 de Julho de 2009

relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 200 de 31.7.2009, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (UE) n.º 407/2011 da Comissão de 27 de Abril de 2011	L 108	13	28.4.2011
►**M2**	Regulamento (UE) n.º 523/2012 da Comissão de 20 de junho de 2012	L 160	8	21.6.2012
►**M3**	Regulamento (UE) 2015/166 da Comissão de 3 de fevereiro de 2015	L 28	3	4.2.2015
►**M4**	Regulamento (UE) 2016/1004 da Comissão de 22 de junho de 2016	L 165	1	23.6.2016

Retificado por:

►**C1** Retificação, JO L 337 de 20.12.2011, p. 27 (661/2009)
►**C2** Retificação, JO L 308 de 25.11.2015, p. 11 (661/2009)

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 661/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 13 de Julho de 2009

relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados

(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 esse efeito, está em vigor um sistema comunitário global de homologação dos veículos a motor, estabelecido pela Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, relativa ao estabelecimento de um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) ([3]).

(2) O presente regulamento é um novo regulamento específico para efeitos do procedimento de homologação CE estabelecido pela Directiva 2007/46/CE. Por conseguinte, os anexos IV, VI, XI e XV dessa directiva deverão ser alterados.

(3) O presente regulamento não prejudica os procedimentos de homologação unifaseada e mista previstos no artigo 6.º da Directiva 2007/46/CE.

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a numerosos elementos de segurança e de protecção ambiental foram harmonizados a nível comunitário a fim de evitar diferenças de um Estado-Membro para outro e assegurar um elevado nível de segurança e de protecção ambiental em toda a Comunidade.

([1]) Parecer de 14 de Janeiro de 2009 (ainda não publicado em Jornal Oficial).
([2]) Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Março de 2009 (ainda não publicado em Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 22 de Junho de 2009.
([3]) JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

▼B

(5) Por conseguinte, o presente regulamento destina-se igualmente a reforçar a competitividade da indústria automóvel comunitária, ao mesmo tempo que permite aos Estados-Membros exercerem uma fiscalização eficaz do mercado, a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos pormenorizados de homologação estabelecidos no presente regulamento, no que se refere à colocação no mercado dos produtos em causa.

(6) É conveniente estabelecer requisitos relativos tanto à segurança geral dos veículos como ao desempenho ambiental dos pneus, graças à disponibilidade de sistemas de controlo da pressão dos pneus que reforçam simultaneamente a segurança e o desempenho ambiental dos pneus.

(7) A pedido do Parlamento Europeu, foi aplicada à legislação comunitária relativa aos veículos uma nova abordagem regulamentar. O presente regulamento deverá, por conseguinte, estabelecer apenas disposições fundamentais relativas à segurança dos veículos e às emissões de CO_2 e de ruído dos pneus, ao passo que as especificações técnicas deverão ser estabelecidas por meio de 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 ([1]).

(8) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para estabelecer os procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação dos veículos a motor, componentes e unidades técnicas independentes; definir com mais precisão as características que um pneu deve apresentar para ser definido como «pneu para utilização especial», «pneu profissional todo-o-terreno», «pneu reforçado» ou «pneu *extra load*», «pneu de neve», «pneu sobresselente de utilização temporária de tipo T» ou «pneu de tracção»; estabelecer requisitos de segurança específicos para veículos destinados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas nos Estados-Membros ou entre eles; isentar determinados veículos ou classes de veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3 da obrigação de instalar sistemas avançados de travagem de emergência e/ou de aviso de afastamento da faixa de rodagem; alterar os valores-limite para a resistência ao rolamento e o ruído de rolamento dos pneus em resultado de mudanças nos procedimentos de ensaio, sem baixar o nível de ambição actual em matéria de protecção ambiental; estabelecer regras para o procedimento de determinação dos níveis de ruído dos pneus; encurtar o período de liquidação dos pneus que não cumpram os novos requisitos estabelecidos no presente regulamento e respectivas medidas de execução, e alterar o anexo IV a fim de integrar os regulamentos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (regulamentos da UNECE) tornados vinculativos por força do disposto na Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de Novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições ([2]). Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de 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.

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.
([2]) JO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

▼B

(9) Para além da actual iniciativa da Comissão que visa definir um sistema de classificação rodoviária, a Comissão deverá apresentar, no prazo de 12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento, uma proposta de classificação das estradas da UE em função do ruído que produzem, complementando a cartografia do ruído produzido pelo transporte em veículos a motor, a fim de estabelecer prioridades adequadas e requisitos em matéria de revestimento das estradas, bem como para fixar limites máximos de produção de ruído.

(10) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários. A fim de minimizar o número de vítimas, é necessário introduzir algumas das novas tecnologias relevantes.

(11) O recurso obrigatório e sistemático às tecnologias avançadas de fabrico de pneus e aos pneus de baixa resistência ao rolamento é essencial para reduzir a parcela das emissões de gases com efeito de estufa produzida pelo transporte rodoviário, promovendo simultaneamente a inovação, o emprego e a competitividade da indústria automóvel comunitária.

(12) A fim de simplificar a legislação relativa à homologação em consonância com as recomendações do relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21, deverão revogar-se várias directivas sem, no entanto, reduzir o nível de protecção dos utentes da estrada. Os requisitos estabelecidos nessas directivas deverão ser integrados no presente regulamento e, se necessário, substituídos por referências aos regulamentos correspondentes da UNECE, incorporados no direito comunitário por força da Decisão 97/836/CE. A fim de reduzir os encargos administrativos do processo de homologação, deverá permitir-se que os fabricantes de veículos obtenham a respectiva homologação para efeitos do presente regulamento, se for caso disso, através da homologação nos termos do regulamento aplicável da UNECE indicado no anexo IV do presente regulamento.

(13) É apropriado que os veículos sejam concebidos, construídos e montados por forma a minimizar os riscos de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada. Para este efeito, é necessário que os fabricantes assegurem que os veículos cumprem os requisitos relevantes estabelecidos no presente regulamento e respectivas medidas de execução. Essas disposições deverão incluir, nomeadamente, requisitos relativos à integridade estrutural do veículo, sistemas de ajuda ao condutor para controlo do veículo, sistemas que facultem ao condutor visibilidade e informação sobre o estado do veículo e da área envolvente, sistemas de iluminação do veículo, sistemas de protecção dos ocupantes do veículo, exterior do veículo e acessórios, massas e dimensões do veículo, pneus e sistemas avançados de veículos e outros aspectos diversos. Além disso, é necessário que os veículos cumpram os requisitos específicos relativos a determinados veículos de mercadorias e respectivos reboques, ou os requisitos específicos para autocarros, consoante os casos.

▼B

(14) O calendário para a introdução de novos requisitos para a homologação de veículos deverá ter em conta a respectiva viabilidade técnica. Em geral, os requisitos deverão aplicar-se inicialmente aos novos modelos de veículos. Deverá ser dado aos veículos existentes um período adicional para o cumprimento dos requisitos. Ademais, a instalação obrigatória de sistemas de controlo da pressão dos pneus deverá inicialmente aplicar-se apenas aos veículos de passageiros. A instalação obrigatória de outros dispositivos avançados de segurança deverá de início aplicar-se apenas aos veículos pesados de mercadorias.

(15) A Comissão deverá continuar a avaliar a viabilidade técnica e económica e a maturidade para comercialização de outros dispositivos avançados de segurança e apresentar um relatório contendo, se for caso disso, propostas de alteração do presente regulamento até 1 de Dezembro de 2012 e, posteriormente, de três em três anos.

(16) A Comissão deverá avaliar a viabilidade do alargamento da obrigatoriedade da instalação de sistemas de controlo da pressão dos pneus e de aviso de afastamento da faixa de rodagem e de sistemas avançados de travagem de emergência a outras categorias de veículos e, se for caso disso, propor uma alteração ao presente regulamento.

(17) A Comissão deverá avaliar a viabilidade de tornar mais estritos os requisitos relativos à aderência dos pneus ao pavimento molhado e, se for caso disso, propor uma alteração ao presente regulamento. Os Estados-Membros deverão assegurar uma fiscalização eficaz do mercado.

(18) O potencial de reforço da segurança, de redução das emissões de CO_2 e de diminuição do ruído do tráfego só pode ser plenamente realizado em combinação com um sistema de rotulagem destinado a informar os consumidores do desempenho dos pneus.

(19) É conveniente pôr em prática as medidas anunciadas na Comunicação da Comissão de 7 de Fevereiro de 2007 intitulada «Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros» destinadas a reduzir as emissões de CO_2 dos pneus. Esta redução deverá ser conseguida graças a uma combinação de pneus de baixa resistência ao rolamento e da utilização de sistemas de controlo da pressão dos pneus. Ao mesmo tempo, deverão também estabelecer-se requisitos destinados a reduzir o ruído dos pneus na estrada e assegurar a manutenção dos níveis de segurança dos pneus mediante a introdução de requisitos de aderência ao pavimento molhado. O calendário de aplicação correspondente deverá reflectir o grau de dificuldade que há em cumprir todos estes requisitos. Em particular, devido à dificuldade no cumprimento dos requisitos relativos ao ruído de rolamento e tendo em conta o tempo necessário para que a indústria substitua as gamas de pneus existentes, é conveniente prever um período mais longo de aplicação dos requisitos relativos ao ruído de rolamento para os pneus novos de modelos actualmente existentes.

▼B

(20) Algumas categorias de pneus, nomeadamente pneus de uso profissional todo-o-terreno, que estão sujeitos a uma limitação de velocidade, e pneus destinados exclusivamente a veículos registados antes de 1990, serão provavelmente produzidas em quantidades muito pequenas. Por conseguinte, é conveniente isentar tais categorias de pneus de determinados requisitos estabelecidos no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, nos casos em que tais requisitos são incompatíveis com a utilização dos pneus ou em que os encargos adicionais causados por esses requisitos seriam desproporcionados.

(21) No que diz respeito aos pneus recauchutados, a Comissão deverá proceder a uma avaliação adequada do sector, com a participação de todos os interessados, a fim de determinar se é necessário adaptar o actual regime regulamentar.

(22) É oportuno estabelecer concessões no que respeita a alguns valores-limite da resistência ao rolamento ou do ruído de rolamento para determinadas categorias específicas de pneus, a fim de ter em conta as suas características de concepção ou desempenho. Essas concessões revelam-se particularmente oportunas para os pneus concebidos para oferecer melhores níveis de desempenho, tanto em termos de tracção, como de travagem, em condições climáticas difíceis de neve.

(23) Os pneus para utilizações especiais são utilizados em veículos que têm acesso a estaleiros de obras, explorações florestais e sítios mineiros e são, portanto, essencialmente concebidos para oferecer um melhor desempenho fora de estrada do que os pneus concebidos apenas para o uso em estrada. Para atingir o referido desempenho, são fabricados a partir de materiais que lhes permitem resistir melhor aos choques do que os pneus normais e possuem um desenho de piso caracterizado por blocos. Dado que ambas estas características essenciais de concepção fazem com que os pneus para utilizações especiais produzam mais ruído do que os pneus convencionais, deverão autorizar-se os referidos pneus a emitir mais ruído do que os pneus convencionais.

(24) Os sistemas electrónicos de controlo da estabilidade, os sistemas avançados de travagem de emergência e os sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem têm forte potencial para contribuir significativamente para a redução das vítimas de acidentes rodoviários. Por conseguinte, deverão ser estabelecidos pela Comissão, em sintonia com os regulamentos da UNECE, requisitos para tais sistemas relativamente às categorias de veículos em que a sua aplicação seja adequada e nas quais esteja demonstrado que aumentarão o nível geral de segurança. Deverá ser previsto tempo suficiente até à aplicação destes requisitos, de modo a permitir que a publicação de medidas de execução e que, subsequentemente, estas complexas tecnologias sejam desenvolvidas e incorporadas nos veículos.

(25) Com efeitos a partir de 2011, no que respeita às novas homologações e, a partir de 2014, aos veículos novos, os prazos de aplicação para a instalação obrigatória de sistemas de controlo electrónico de estabilidade nos veículos pesados deverão seguir as datas fixadas no presente regulamento.

▼B

(26) Até à introdução de sistemas electrónicos de controlo da estabilidade, a Comissão deverá tomar medidas e levar a cabo campanhas para fornecer informação sobre a eficácia desses sistemas e promover a sua venda. Por outro lado, a Comissão deverá acompanhar a evolução dos preços, para verificar se a instalação dos sistemas necessários para respeitar as novas normas de segurança não provoca um aumento desproporcionado no preço dos veículos novos.

(27) As futuras medidas propostas com base no presente regulamento ou os procedimentos a executar em aplicação do mesmo deverão conformar-se aos princípios enunciados pela Comissão na sua Comunicação de 7 de Fevereiro de 2007 intitulada «Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI». Mais concretamente, para melhorar e simplificar o ambiente regulador e evitar constantes actualizações da legislação comunitária relativa a especificações técnicas, o presente regulamento deverá fazer referência a normas e regulamentos internacionais existentes sem os reproduzir na ordem jurídica comunitária.

(28) É importante que os componentes de substituição para os sistemas abrangidos pelo presente regulamento estejam sujeitos a requisitos de segurança e processos de homologação equivalentes. Por conseguinte, é conveniente prever a homologação de componentes de substituição e unidades técnicas.

(29) Os Estados-Membros deverão estabelecer normas relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e assegurar a sua aplicação. As sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

(30) O presente regulamento está relacionado com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões de veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos ([1]), e com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros ([2]). Em especial, as medidas do presente regulamento relativas à redução das emissões de CO_2 deverão ser ligadas, tanto quanto possível, às medidas adicionais destinadas a conseguir uma redução suplementar de 10 g de CO_2, relativamente ao objectivo de emissões de 130 g de CO_2.

(31) A Comissão deverá propor oportunamente, a título de abordagem mais integrada, outras alterações ao presente regulamento ou apresentar outras propostas, em conformidade com uma avaliação global de impacto que aborde todas as medidas suplementares possíveis para conseguir os objectivos desejados em matéria de emissões de CO_2 e que abranja outras tecnologias disponíveis no mercado, incluindo as tecnologias de manutenção da pressão dos pneus, de melhoria do revestimento das estradas e quaisquer outras novas tecnologias pertinentes, bem como os requisitos de eficiência dos sistemas de climatização que já tenham ou possam vir a ter um efeito claro sobre a resistência dos pneus ao rolamento ou a economia de combustível e as emissões de CO_2 do veículo.

([1]) JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.
([2]) JO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

▼B

(32) Deverá ser adoptada uma abordagem coerente e global para resolver o problema do ruído rodoviário. No que diz respeito ao significativo contributo do revestimento para o ruído rodoviário, está actualmente a ser revista a norma ISO 10844, a qual deverá ser considerada neste contexto, tendo por objectivo conseguir a optimização do revestimento das estradas. Os Estados-Membros deverão investir mais para melhorar o revestimento das estradas, no âmbito das actuais normas ISO. Por outro lado, deverá ser desenvolvida uma política global em matéria de emissões de ruído que abranja todos os sistemas de transporte, incluindo o ruído produzido pelos transportes aéreo e ferroviário, para além do produzido pelo transporte rodoviário.

(33) Com efeitos a partir das datas de aplicação aos novos veículos, aos novos componentes e a unidades técnicas dos requisitos relevantes estabelecidos no presente regulamento, são revogadas as seguintes directivas:

— Directiva 70/221/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques ([1]),

— Directiva 70/222/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à localização e montagem das chapas de matrícula da retaguarda dos veículos a motor e seus reboques ([2]),

— Directiva 70/311/CEE do Conselho, de 8 de Junho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de direcção de veículos a motor e seus reboques ([3]),

— Directiva 70/387/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às portas dos veículos a motor e seus reboques ([4]),

— Directiva 70/388/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao avisador sonoro dos veículos a motor ([5]),

— Directiva 71/320/CEE do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques ([6]),

— Directiva 72/245/CEE do Conselho, de 20 de Junho de 1972, relativa às interferências radioeléctricas (compatibilidade electromagnética) dos veículos ([7]),

— Directiva 74/60/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1973, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor ([8]),

([1]) JO L 76 de 6.4.1970, p. 23.
([2]) JO L 76 de 6.4.1970, p. 25.
([3]) JO L 133 de 18.6.1970, p. 10.
([4]) JO L 176 de 10.8.1970, p. 5.
([5]) JO L 176 de 10.8.1970, p. 12.
([6]) JO L 202 de 6.9.1971, p. 37.
([7]) JO L 152 de 6.7.1972, p. 15.
([8]) JO L 38 de 11.2.1974, p. 2.

▼B

— Directiva 74/61/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1973, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor ([1]),

— Directiva 74/297/CEE do Conselho, de 4 de Junho de 1974, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor (comportamento do dispositivo de condução em caso de colisão) ([2]),

— Directiva 74/408/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1974, relativa aos bancos, às suas fixações e aos apoios de cabeça dos veículos a motor ([3]),

— Directiva 74/483/CEE do Conselho, de 17 de Setembro de 1974, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às saliências exteriores dos veículos a motor ([4]),

— Directiva 75/443/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à marcha atrás e ao aparelho indicador de velocidade dos veículos a motor ([5]),

— Directiva 76/114/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques ([6]),

— Directiva 76/115/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às fixações dos cintos de segurança dos veículos a motor ([7]),

— Directiva 76/756/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor e seus reboques ([8]),

— Directiva 76/757/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reflectores dos veículos a motor e seus reboques ([9]),

([1]) JO L 38 de 11.2.1974, p. 22.
([2]) JO L 165 de 20.6.1974, p. 16.
([3]) JO L 221 de 12.8.1974, p. 1.
([4]) JO L 266 de 2.10.1974, p. 4.
([5]) JO L 196 de 26.7.1975, p. 1.
([6]) JO L 24 de 30.1.1976, p. 1.
([7]) JO L 24 de 30.1.1976, p. 6.
([8]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 1.
([9]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 32.

▼B

— Directiva 76/758/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes delimitadoras, às luzes de presença da frente, às luzes de presença da retaguarda, às luzes de travagem, às luzes de circulação diurna e às luzes de presença lateral dos veículos a motor e seus reboques ([1]),

— Directiva 76/759/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes indicadoras de mudança de direcção dos veículos a motor e seus reboques ([2]),

— Directiva 76/760/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor e seus reboques ([3]),

— Directiva 76/761/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa aos faróis para veículos a motor com função de máximos e/ou de médios, bem como às fontes luminosas (lâmpadas de incandescência e outras) a utilizar em luzes homologadas de veículos a motor e seus reboques ([4]),

— Directiva 76/762/CEE do Conselho, de 27 Julho 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de nevoeiro da frente dos veículos a motor ([5]),

— Directiva 77/389/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de reboque dos veículos a motor ([6]),

— Directiva 77/538/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de nevoeiro da retaguarda dos veículos a motor e de seus reboques ([7]),

— Directiva 77/539/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de marcha atrás dos veículos a motor e seus reboques ([8]),

— Directiva 77/540/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de estacionamento dos veículos a motor e seus reboques ([9]),

— Directiva 77/541/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor ([10]),

([1]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 54.
([2]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 71.
([3]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 85.
([4]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 96.
([5]) JO L 262 de 27.9.1976, p. 122.
([6]) JO L 145 de 13.6.1977, p. 41.
([7]) JO L 220 de 29.8.1977, p. 60.
([8]) JO L 220 de 29.8.1977, p. 72.
([9]) JO L 220 de 29.8.1977, p. 83.
([10]) JO L 220 de 29.8.1977, p. 95.

▼B

— 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]),

— Directiva 78/316/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados--Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor (identificação dos comandos, avisadores e indicadores) ([2]),

— Directiva 78/317/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados--Membros respeitantes aos dispositivos de degelo e de desembaciamento das superfícies vidradas dos veículos a motor ([3]),

— Directiva 78/318/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados--Membros respeitantes aos dispositivos limpa pára-brisas e lava pára-brisas dos veículos a motor ([4]),

— Directiva 78/549/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao recobrimento das rodas dos veículos a motor ([5]),

— Directiva 78/932/CEE do Conselho, de 16 de Outubro de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados--Membros respeitantes aos apoios de cabeça dos bancos dos veículos a motor ([6]),

— Directiva 89/297/CEE do Conselho de 13 de Abril de 1989 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção lateral (guardas laterais) de determinados veículos a motor e seus reboques ([7]),

— Directiva 91/226/CEE do Conselho, de 27 de Março de 1991, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques ([8]),

— Directiva 92/21/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa às massas e dimensões dos veículos a motor da categoria M_1 ([9]),

— Directiva 92/22/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa às vidraças de segurança e aos materiais para vidraças dos veículos a motor e seus reboques ([10]),

([1]) JO L 267 de 19.10.1977, p. 1.
([2]) JO L 81 de 28.3.1978, p. 3.
([3]) JO L 81 de 28.3.1978, p. 27.
([4]) JO L 81 de 28.3.1978, p. 49.
([5]) JO L 168 de 26.6.1978, p. 45.
([6]) JO L 325 de 20.11.1978, p. 1.
([7]) JO L 124 de 5.5.1989, p. 1.
([8]) JO L 103 de 23.4.1991, p. 5.
([9]) JO L 129 de 14.5.1992, p. 1.
([10]) JO L 129 de 14.5.1992, p. 11.

▼B

— Directiva 92/23/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa aos pneumáticos dos veículos a motor e seus reboques bem como à respectiva instalação nesses veículos ([1]),

— Directiva 92/24/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa aos dispositivos de limitação da velocidade ou a sistemas semelhantes de limitação de velocidade de determinadas categorias de veículos a motor ([2]),

— Directiva 92/114/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1992, relativa às saliências exteriores das cabinas dos veículos a motor da categoria N ([3]),

— Directiva 94/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 1994, relativa aos dispositivos mecânicos de engate dos veículos a motor e seus reboques e à sua fixação a esses veículos ([4]),

— Directiva 95/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa ao comportamento ao fogo de materiais utilizados na construção do interior de determinadas categorias de veículos a motor ([5]),

— Directiva 96/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Maio de 1996 relativa à protecção dos ocupantes dos veículos a motor em caso de colisão lateral e que altera a Directiva 70/156/CEE ([6]),

— Directiva 96/79/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996, relativa à protecção dos ocupantes dos veículos a motor em caso de colisão frontal e que altera a Directiva 70/156/CEE ([7]),

— Directiva 97/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 Julho de 1997, relativa às massas e dimensões de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques e que altera a Directiva 70/156/CEE ([8]),

— Directiva 98/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 1998, relativa aos veículos a motor e seus reboques destinados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas e que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à homologação dos veículos a motor e seus reboques ([9]),

([1]) JO L 129 de 14.5.1992, p. 95.
([2]) JO L 129 de 14.5.1992, p. 154.
([3]) JO L 409 de 31.12.1992, p. 17.
([4]) JO L 195 de 29.7.1994, p. 1.
([5]) JO L 281 de 23.11.1995, p. 1.
([6]) JO L 169 de 8.7.1996, p. 1.
([7]) JO L 18 de 21.1.1997, p. 7.
([8]) JO L 233 de 25.8.1997, p. 1.
([9]) JO L 11 de 16.1.1999, p. 25.

▼B

— Directiva 2000/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Junho de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção à frente contra o encaixe dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho ([1]),

— Directiva 2001/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Setembro de 2001, relativa aos sistemas de aquecimento dos veículos a motor e seus reboques, que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho e que revoga a Directiva 78/548/CEE do Conselho ([2]),

— Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro de 2001, relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e que altera as Directivas 70/156/CEE e 97/27/CE ([3]),

— Directiva 2003/97/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Novembro de 2003, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação de dispositivos para visão indirecta e de veículos equipados com estes dispositivos, que altera a Directiva 70/156/CEE e que revoga a Directiva 71/127/CEE ([4]).

(34) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns referentes ao desempenho em matéria de segurança e de protecção ambiental dos veículos a motor e dos pneus, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, devido à dimensão da acção necessária, ser melhor alcançados 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 alcançar aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece requisitos de:

1. Homologação de veículos a motor, seus reboques, sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, no que diz respeito à respectiva segurança;

([1]) JO L 203 de 10.8.2000, p. 9.
([2]) JO L 292 de 9.11.2001, p. 21.
([3]) JO L 42 de 13.2.2002, p. 1.
([4]) JO L 25 de 29.1.2004, p. 1.

▼B

2. Homologação de veículos a motor relativos aos sistemas de controlo da pressão dos pneus, no que diz respeito à respectiva segurança, economia de combustível e emissões de CO_2, e relativos aos indicadores de mudança de velocidades, no que diz respeito à respectiva economia de combustível e emissões de CO_2; e

3. Homologação de pneus de fabrico recente no que diz respeito ao respectivo desempenho em termos de segurança e resistência ao rolamento e de emissões de ruído de rolamento.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se a veículos das categorias M, N e O e a sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, definidos no anexo II da Directiva 2007/46/CE, sem prejuízo do disposto nos artigos 5.º a 12.º do presente regulamento.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições constantes do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE.

Aplicam-se ainda as seguintes definições:

1. «Controlo electrónico da estabilidade» designa uma função de controlo electrónico de um veículo que melhora a estabilidade dinâmica do mesmo;

2. «Veículo das categorias M_2 ou M_3 pertencente à classe I» designa um veículo da categoria M_2 ou M_3 de lotação superior a 22 passageiros, sem contar com o condutor, construído com áreas destinadas a passageiros em pé, a fim de permitir o movimento frequente dos mesmos;

3. «Veículo das categorias M_2 e M_3 pertencente à classe A» designa um veículo da categoria M_2 ou M_3 de lotação igual ou inferior a 22 passageiros, sem contar com o condutor, concebido para o transporte de passageiros em pé, equipado com bancos e preparado para transportar passageiros em pé;

4. «Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem» designa um sistema de aviso do condutor de um desvio involuntário do veículo da sua faixa de rodagem;

5. «Sistema avançado de travagem de emergência» designa um sistema que pode detectar automaticamente uma situação de emergência e activar o sistema de travagem do veículo para o desacelerar, a fim de evitar ou mitigar uma colisão;

6. «Índice de capacidade de carga» designa um ou dois números que indicam a carga que o pneu pode suportar, em montagem simples ou em montagem geminada, à velocidade correspondente à da categoria de velocidade a que pertence e quando utilizado em conformidade com os requisitos especificados pelo fabricante;

7. «Sistema de controlo da pressão dos pneus» designa um sistema montado num veículo, capaz de avaliar a pressão dos pneus ou a variação da pressão ao longo do tempo e de transmitir a informação correspondente ao utilizador com o veículo em marcha;

▼B

8. «Pneu para utilização especial» designa um pneu destinado a uma utilização mista, em estrada e fora de estrada, ou a outros usos especiais;

9. «Pneu profissional todo-o-terreno» designa pneus de utilização especial, usados essencialmente fora de estrada e em condições de extrema adversidade;

10. «Pneu reforçado» ou «*extra load*» designa a estrutura de um pneu da classe C1 em que a carcaça é concebida para transportar uma carga mais pesada do que o correspondente pneu normalizado;

11. «Pneu de neve» designa um pneu cujos desenho, composição e estrutura são essencialmente concebidos para assegurar, em piso de neve, um desempenho melhor do que o de um pneu normal no que se refere à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo;

12. «Pneu sobresselente de utilização temporária do tipo T» designa um pneu sobresselente de utilização temporária previsto para utilização a uma pressão de enchimento superior à prescrita para pneus convencionais ou reforçados;

13. «Pneu de tracção» designa um pneu das classes C2 ou C3 que ostenta a inscrição M + S, M.S ou M&S e se destina a ser montado no(s) eixo(s) motor(es) do veículo;

14. «Utentes da estrada não protegidos» designa peões, ciclistas ou motociclistas;

15. «Indicador de mudança de velocidades» ou «GSI» designa um indicador visível que recomenda ao condutor a mudança de velocidade;

16. «Caixa de velocidades de comando manual» designa uma caixa de velocidades que pode ser accionada de modo a que a mudança de todas ou algumas das velocidades deriva sempre directamente de uma intervenção do condutor, independentemente da forma física da sua realização. A presente definição não abrange os sistemas em que o condutor pode apenas pré-seleccionar uma determinada estratégia de comando das velocidades ou limitar o número de velocidades disponíveis para a condução, enquanto as mudanças de velocidades propriamente ditas se processam independentemente da decisão do condutor de acordo com determinados padrões de condução.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 4.º

Obrigações gerais

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade estão homologados nos termos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

2. Os fabricantes podem optar por solicitar a homologação do veículo no que respeita a todos os sistemas e à instalação de todos os componentes/unidades técnicas abrangidos pelo presente regulamento ou a homologação do veículo no que respeita a um ou mais sistemas e à instalação de um ou mais componentes e uma ou mais unidades técnicas abrangidas pelo presente regulamento. A homologação nos termos dos regulamentos da UNECE enumerados no anexo IV deve ser considerada homologação CE nos termos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

▼B

3. Os fabricantes devem demonstrar que todos os sistemas, componentes e unidades técnicas novos, vendidos ou postos em circulação na Comunidade estão homologados nos termos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

Artigo 5.º

Requisitos e ensaios

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados por forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada.

2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis estabelecidos no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, nomeadamente os relativos aos seguintes elementos:

a) Integridade da estrutura do veículo, incluindo os ensaios de impacto;

b) Sistemas de ajuda à condução do veículo, incluindo direcção, travões e sistemas electrónicos de controlo da estabilidade;

c) Sistemas concebidos para dar ao condutor visibilidade e informação sobre o estado do veículo e da zona circundante, incluindo vidraças, retrovisores e sistemas de informação do condutor;

d) Sistemas de iluminação do veículo;

e) Protecção dos ocupantes do veículo, incluindo arranjos interiores, apoios de cabeça, cintos de segurança, fixações ISOfix ou sistemas de retenção para crianças incorporados, e portas do veículo;

f) Exterior do veículo e acessórios;

g) Compatibilidade electromagnética;

h) Avisadores sonoros;

i) Sistemas de aquecimento;

j) Dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada;

k) Sistemas de identificação do veículo;

l) Massas e dimensões;

m) Segurança eléctrica;

n) Indicadores de mudança de velocidades.

3. Os requisitos referidos nos n.os 1 e 2 aplicam-se aos veículos e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, de acordo com o anexo I.

▼B

Artigo 6.º

Requisitos específicos relativos a determinados veículos das categorias N e O

1. Para além dos requisitos constantes dos artigos 5.º, 8.º, 9.º, 10.º e 12.º e das respectivas medidas de execução, os veículos das categorias N e O devem, consoante os casos, cumprir os requisitos estabelecidos nos n.os 2 a 5 do presente artigo e nas respectivas medidas de execução.

2. Os veículos das categorias N_2 e N_3 devem ser construídos por forma a garantir que, em caso de colisão frontal com outro veículo, o risco de lesões para os ocupantes do veículo devido ao efeito de encaixe seja minimizado.

3. Os veículos das categorias N_2, N_3, O_3 e O_4 devem ser construídos por forma a garantir que, no caso de o veículo ser atingido lateralmente por um utente da estrada não protegido, o risco de lesões para o utente da estrada não protegido devido ao efeito de encaixe seja minimizado.

4. O habitáculo do veículo ou o espaço previsto para o condutor e os passageiros deve ter resistência suficiente para oferecer protecção aos ocupantes em caso de colisão, de acordo com o Regulamento n.º 29 da UNECE.

5. Os veículos das categorias N_2, N_3, O_3 e O_4 devem ser construídos por forma a minimizar o efeito da projecção de água do veículo sobre a capacidade dos condutores de outros veículos para ver.

Artigo 7.º

Requisitos específicos relativos a determinados veículos das categorias M_2 e M_3

1. Para além dos requisitos constantes dos artigos 5.º, 8.º, 9.º, 10.º e 12.º e das respectivas medidas de execução, os veículos das categorias M_2 e M_3 devem cumprir os requisitos estabelecidos nos n.os 2 a 5 do presente artigo e nas respectivas medidas de execução.

2. A capacidade de transporte de um veículo, incluindo passageiros sentados e em pé e utentes em cadeira de rodas, deve ser adequada à massa, dimensões e disposição do veículo.

3. A carroçaria do veículo deve ser concebida e construída por forma a permitir a condução do veículo de maneira segura e estável, mesmo em plena capacidade. Devem ser tomadas medidas adequadas para assegurar o acesso e a saída em segurança do veículo, em particular em caso de emergência.

4. Os veículos da classe I devem ser acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, incluindo utentes em cadeiras de rodas.

5. Os materiais empregues na construção do interior da carroçaria de um autocarro de passageiros devem, tanto quanto possível, em caso de incêndio, impedir ou pelo menos retardar a propagação das chamas, a fim de permitir aos ocupantes evacuarem o veículo.

▼B

Artigo 8.º

Classificação dos pneus

1. Os pneus são classificados do seguinte modo:

a) Pneus da classe C1 — concebidos principalmente para veículos das categorias M_1, N_1, O_1 e O_2;

b) Pneus da classe C2 — concebidos principalmente para veículos das categorias M_2, M_3, N, O_3 e O_4 com um índice de capacidade, em montagem simples, de ≤ 121 e com símbolo de categoria ≥ «N»;

c) Pneus da classe C3 — concebidos principalmente para veículos das categorias M_2, M_3, N, O_3 e O_4 com um dos índices de capacidade de carga seguintes:

i) índice de capacidade em montagem simples ≤ 121 e símbolo de categoria de velocidade ≤ «M»;

ii) índice de capacidade de carga em montagem simples ≥ 122.

Um pneu pode ser classificado em mais de uma classe, desde que cumpra todos os requisitos aplicáveis a cada uma das classes em que esteja classificado.

2. Aplica-se a lista de índices de capacidade de carga e das massas correspondentes constante dos Regulamentos n.º 30 e n.º 54 da UNECE.

Artigo 9.º

Disposições específicas relativas aos pneus dos veículos, à montagem dos pneus e aos sistemas de controlo da pressão dos pneus

1. Todos os pneus fornecidos como equipamento de um veículo, incluindo, se for caso disso, os pneus sobresselentes, devem ser adequados para ser utilizados nos veículos a que se destinam, em particular no que se refere às suas dimensões e às suas características de velocidade e de capacidade de carga.

2. Os veículos da categoria M_1 devem ser equipados com um sistema preciso de controlo da pressão dos pneus que, se necessário, avise o condutor, a bordo do veículo, da perda de pressão em qualquer pneu, o que é importante para um consumo mínimo de combustível e para a segurança rodoviária. As especificações técnicas devem fixar limites adequados para a consecução deste objectivo, que devem, ademais, permitir uma abordagem tecnologicamente neutra e rentável do desenvolvimento de sistemas precisos de controlo da pressão dos pneus.

3. Todos os pneus C1 devem cumprir os requisitos relativos à aderência em pavimento molhado constantes da parte A do anexo II.

4. Todos os pneus devem cumprir os requisitos relativos à resistência ao rolamento constantes da parte B do anexo II.

5. Todos os pneus devem cumprir os requisitos relativos ao ruído de rolamento constantes da parte C do anexo II.

▼B

6. Os n.os 3, 4 e 5 não se aplicam a:

a) Pneus cuja categoria de velocidade seja inferior a 80 km/h;

b) Pneus cujo diâmetro nominal da jante não exceda 254 mm ou seja igual ou superior a 635 mm;

c) Pneus sobresselentes de utilização temporária de tipo T;

d) Pneus concebidos exclusivamente para serem montados em veículos matriculados pela primeira vez antes de 1 de Outubro de 1990;

e) Pneus equipados com dispositivos suplementares para melhorar as propriedades de tracção.

7. Os requisitos relativos à resistência ao rolamento e ao ruído de rolamento constantes das partes B e C do anexo II não se aplicam a pneus profissionais todo-o-terreno.

Artigo 10.º

Sistemas avançados para veículos

1. Sem prejuízo das isenções estabelecidas nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 15.º, os veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3 devem ser equipados com um sistema avançado de travagem de emergência que cumpra os requisitos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

2. Sem prejuízo das isenções estabelecidas nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 15.º, os veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3 devem ser equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem que cumpra os requisitos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

Artigo 11.º

Indicadores de mudança de velocidades

Os veículos da categoria M_1 com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e os veículos aos quais seja alargada a homologação nos termos do n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 que estejam equipados com uma caixa de velocidades com comando manual devem ser equipados com indicadores de mudança de velocidades conformes aos requisitos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

Artigo 12.º

Sistemas electrónicos de controlo da estabilidade

1. Os veículos das categorias M_1 e N_1 devem ser equipados com um sistema electrónico de controlo da estabilidade conforme aos requisitos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

2. Com excepção dos veículos todo-o-terreno definidos nos pontos 4.2 e 4.3 da secção A do anexo II da Directiva 2007/46/CE, os veículos adiante enumerados devem ser equipados com um sistema electrónico de controlo da estabilidade conforme aos requisitos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução:

a) Os veículos das categorias M_2 e M_3, excepto os que tenham mais de três eixos, os autocarros articulados e os autocarros da classe I ou da classe A;

▼B

b) Os veículos das categorias N_2 e N_3, excepto os que tenham mais de três eixos, os tractores para semi-reboques com uma massa total entre 3,5 e 7,5 toneladas e os veículos destinados a fins especiais definidos nos pontos 5.7 e 5.8 da secção A do anexo II da Directiva 2007/46/CE;

c) Os veículos das categorias O_3 e O_4 equipados com suspensão pneumática, excepto os que tenham mais de três eixos, os reboques para o transporte de cargas excepcionais e os reboques com áreas destinadas a passageiros em pé.

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS

Artigo 13.º

Homologação de veículos, componentes e unidades técnicas

1. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2011, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com os sistemas electrónicos de controlo da estabilidade, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos das categorias M_1 e N_1 que não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

Segundo as datas de aplicação fixadas no quadro 1 do anexo V, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com os sistemas electrónicos de controlo da estabilidade, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4 que não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

2. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2012, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as características de segurança dos veículos e dos pneus abrangidas pelos artigos 5.º a 8.º, pelo n.º 2 do artigo 9.º e pelo artigo 11.º, recusar:

a) A homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos das categorias especificadas nesses artigos e respectivas medidas de execução caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução; e

b) A homologação CE de componentes/unidades técnicas a tipos novos de componentes/unidades técnicas destinados a esses veículos caso esses componentes ou unidades técnicas não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

3. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2012, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as características dos pneus abrangidas pelos n.os 1 e 3 a 7 do artigo 9.º e pelo anexo II, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II, recusar a homologação CE de componentes/unidades técnicas a tipos novos de componentes/unidades técnicas que não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

▼B

Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2013, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as áreas dos pneus abrangidas pelos n.os 1 e 3 a 7 do artigo 9.º e pelo anexo II, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos das categorias M, N e O que não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

4. Segundo as datas de aplicação fixadas no quadro 2 do anexo V, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com os sistemas electrónicos de controlo da estabilidade, deixar de considerar os certificados de conformidade dos veículos novos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4 válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

5. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2014, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as características de segurança dos veículos e dos pneus abrangidas pelos artigos 5.º, 6.º, 7.º e 8.º, pelos n.os 1 a 4 do artigo 9.º, pelo artigo 11.º, pelo n.º 1 do artigo 12.º e pelas partes A e B do anexo II, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento para pneus C3 e dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II:

a) Deixar de considerar os certificados de conformidade dos veículos novos das categorias especificadas nesses artigos válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução; e

b) Proibir a venda e entrada em circulação de novos componentes ou unidades técnicas destinados a esses veículos caso esses componentes ou unidades técnicas não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

6. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2016, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com o ruído de rolamento dos pneus e, no que respeita aos pneus C3, também por motivos relacionados com a resistência ao rolamento, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II:

a) Deixar de considerar os certificados de conformidade dos veículos novos das categorias M, N e O válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução; e

b) Proibir a venda e entrada em circulação de novos pneus destinados a esses veículos caso esses pneus não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

▼B

7. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2016, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a resistência ao rolamento dos pneus, recusar a homologação CE de componente/unidade técnica a tipos novos de pneus não conformes aos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II.

8. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2017, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a resistência ao rolamento dos pneus, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos das categorias M, N e O não conformes aos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II.

9. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2018, as autoridades nacionais devem:

a) Por motivos relacionados com os valores-limite de resistência ao rolamento dos pneus C1 e C2 fixados no quadro 2 da parte B do anexo II, deixar de considerar os certificados de conformidade dos novos veículos das categorias M, N e O válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução; e

b) Proibir a venda e entrada em circulação de pneus novos destinados a esses veículos caso esses pneus não sejam conformes aos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II.

10. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2020, as autoridades nacionais devem:

a) Por motivos relacionados com os valores-limite de resistência ao rolamento dos pneus C3 indicados no quadro 2 da parte B do anexo II, deixar de considerar os certificados de conformidade dos novos veículos das categorias M, N e O válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução; e

b) Proibir a venda e entrada em circulação de pneus novos destinados a esses veículos caso esses pneus não sejam conformes aos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo II.

11. Os pneus C1, C2 e C3 fabricados antes das datas referidas nos n.os 5, 6, 9 e 10 que não cumpram os requisitos do anexo II podem ser vendidos durante um período não superior a 30 meses a contar daquelas datas.

12. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2013, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as características de segurança dos veículos abrangidas pelo artigo 10.º, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3, caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

▼B

13. Com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2015, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a segurança dos veículos, deixar de considerar os certificados de conformidade dos veículos novos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3 válidos para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos caso esses veículos não cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

14. As autoridades nacionais devem permitir a venda e a entrada em circulação de veículos, componentes e unidades técnicas homologados antes das datas referidas nos n.os 1, 2 e 3 e continuar a conceder a extensão da homologação a esses veículos, componentes e unidades técnicas nos termos do diploma regulamentar ao abrigo do qual tenham sido originalmente permitidos ou homologados, salvo se os requisitos aplicáveis a tais veículos, componentes ou unidades técnicas tiverem sido alterados ou tiverem sido aditados novos requisitos pelo presente regulamento e respectivas medidas de execução.

As autoridades nacionais devem permitir a venda e a entrada em circulação e continuar a conceder extensões de homologação CE a componentes de substituição e unidades técnicas, com excepção de pneus de substituição, destinados a veículos homologados antes das datas referidas nos n.os 1, 2 e 3 nos termos do diploma regulamentar ao abrigo do qual essas homologações tenham originalmente sido concedidas.

15. Sem prejuízo dos n.os 1 a 14 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução referidas no artigo 14.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com as características de segurança do veículo e dos pneus abrangidas pelos artigos 5.º a 12.º:

a) Recusar a homologação CE ou a homologação nacional a modelos novos de veículos ou a homologação CE de componente/unidade técnica a tipos novos de componentes ou unidades técnicas caso esse veículo, componente ou unidade técnica cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução; ou

b) Proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos e a venda ou entrada em serviço de novos componentes ou unidades técnicas, caso o veículo, componente ou unidade técnica em causa cumpram o presente regulamento e respectivas medidas de execução.

CAPÍTULO IV

EXECUÇÃO

Artigo 14.º

Medidas de execução

1. Cabe à Comissão aprovar as seguintes medidas de execução:

a) Normas pormenorizadas relativas aos procedimentos, ensaios e requisitos técnicas específicos para a homologação de veículos a motor, seus reboques e componentes e unidades técnicas no contexto dos artigos 5.º a 12.º;

▼B

b) Normas pormenorizadas relativas a requisitos de segurança específicos para veículos destinados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas nos Estados-Membros ou entre eles, de acordo com o Regulamento n.º 105 da UNECE;

c) Uma definição mais precisa das características físicas e dos requisitos de desempenho que um pneu novo tem de apresentar para ser definido como «pneu para utilização especial», «pneu profissional todo-o-terreno», «pneu reforçado» ou «pneu *extra load*», «pneu de neve», «pneu sobresselente de utilização temporária do tipo T» ou «pneu de tracção», nos termos dos pontos 8 a 13 do segundo parágrafo do artigo 3.º;

d) Alterações aos valores-limite para a resistência ao rolamento e o ruído de rolamento estabelecidos nas partes B e C do anexo II, na medida em que sejam necessárias em resultado de mudanças nos procedimentos de ensaio e sem baixar o nível de protecção ambiental;

e) Normas pormenorizadas relativas ao procedimento de determinação dos níveis de ruído a que se refere o ponto 1 da parte C do anexo II;

f) Disposições que alterem o anexo IV a fim de nele incluir os regulamentos da UNECE tornados vinculativos por força do n.º 4 do artigo 4.º da Decisão 97/836/CE.

2. As medidas referidas no n.º 1, com excepção das respeitantes às disposições do artigo 10.º, devem ser aprovadas até 31 de Dezembro de 2010.

As medidas relativas às disposições do artigo 10.º devem ser aprovadas até 31 de Dezembro de 2011.

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

a) Medidas de isenção para determinados veículos ou classes de veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3 da obrigação de instalar os sistemas avançados de veículos referidos no artigo 10.º, caso, após uma análise custos-benefício e tendo em conta todos os aspectos de segurança relevantes, se constate que a instalação desses sistemas não é adequada para o veículo ou a classe de veículos em questão;

b) Até 31 de Dezembro de 2010, e com base numa análise custos--benefício, medidas de redução do período previsto no n.º 11 do artigo 13.º, que poderá ser diferenciado em função da classe ou categoria dos pneus em questão.

4. As medidas referidas no presente artigo, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 15.º.

▼B

Artigo 15.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.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 16.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e respectivas medidas de execução e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções assim estabelecidas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até 20 de Fevereiro de 2011, ou, se for caso disso, no prazo de 18 meses a contar da data de entrada em vigor da medida de execução relevante, bem como qualquer alteração posterior das mesmas, no mais breve prazo possível.

2. Os tipos de infracção objecto de sanções devem incluir, pelo menos:

a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou procedimentos que conduzam à retirada de veículos;

b) A falsificação de resultados de ensaios para a homologação;

c) A omissão de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir à retirada do veículo ou à revogação da homologação.

Artigo 17.º

Comunicação de informações

Até 1 de Dezembro de 2012 e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório incluindo, se for caso disso, propostas de alteração do presente regulamento ou de outros diplomas legais comunitários relevantes com vista à inclusão de novos dispositivos de segurança.

▼B

Artigo 18.º

Alterações à Directiva 2007/46/CE

Os anexos IV, VI, XI e XV da Directiva 2007/46/CE são alterados de acordo com o anexo III do presente regulamento.

Artigo 19.º

Revogação

1. As Directivas 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE e 2003/97/CE são revogadas com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2014.

2. A Directiva 92/23/CEE é revogada com efeitos a partir de 1 de Novembro de 2017.

3. As remissões feitas para as directivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas para o presente regulamento.

Artigo 20.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 1 de Novembro de 2011.

▼C1

O n.º 15 do artigo 13.º, o artigo 14.º e os pontos 1 a) iii), 1 b) iii), 1 b) iv), 2 c), 3 a) iii), 3 b) iii), 3 c) iii), 3 d) iii), 3 e) iii) e 3 f) ii) do Anexo III aplicam-se a partir de 20 de Agosto de 2009.

Os pontos 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i), 3 e) i) e 3 f) i) do Anexo III aplicam-se a partir de 1 de Novembro de 2014.

▼B

Os pontos 1 a) ii), 1 b) ii), 2 b), 3 a) ii), 3 b) ii), 3 c) ii), 3 d) ii), 3 e) ii) e 4 do anexo III aplicam-se a partir de 1 de Novembro de 2017.

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

▼B

ANEXO I

Âmbito de aplicação dos requisitos referidos nos n.os 1 e 2 do artigo 5.º

Assunto	Aplicabilidade									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Reservatórios de combustíveis/dispositivos de protecção à retaguarda	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Chapa de matrícula da retaguarda	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Esforço de direcção	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fechos e dobradiças de portas	X			X	X	X				
Avisador sonoro	X	X	X	X	X	X				
Dispositivos para visão indirecta	X	X	X	X	X	X				
Travagem	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Interferências radioeléctricas (compatibilidade electromagnética)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Arranjo interior	X									
Dispositivos anti-roubo e de imobilização	X	X	X	X	X	X				
Comportamento do dispositivo de direcção em caso de colisão	X			X						
Resistência dos bancos	X	X	X	X	X	X				
Saliências exteriores	X									
Aparelho indicador de velocidade	X	X	X	X	X	X				
Chapas (regulamentares)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fixações do cinto de segurança	X	X	X	X	X	X				
Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Retrorreflectores	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Luzes delimitadoras, luzes de presença da frente, luzes de presença da retaguarda, luzes de travagem, luzes de presença laterais, luzes de circulação diurna	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Indicadores de mudança de direcção	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dispositivos de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Assunto	Aplicabilidade									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Faróis (incluindo lâmpadas)	X	X	X	X	X	X				
Luzes de nevoeiro da frente	X	X	X	X	X	X				
Ganchos de reboque	X	X	X	X	X	X				
Luzes de nevoeiro da retaguarda	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Luzes de marcha-atrás	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Luzes de estacionamento	X	X	X	X	X	X				
Cintos de segurança e sistemas de retenção	X	X	X	X	X	X				
Campo de visão para a frente	X									
Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	X	X	X	X	X	X				
Degelo/desembaciamento	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)				
Limpa pára-brisas/lava pára-brisas	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)				
Sistemas de aquecimento	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Recobrimento das rodas	X									
Apoios de cabeça	X									
Protecção lateral					X	X			X	X
▼M3 Sistemas antiprojeção de água				X	X	X	X	X	X	X
▼B Vidraças de segurança	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pneus	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dispositivos de limitação da velocidade		X	X		X	X				
Massas e dimensões	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Saliências exteriores das cabinas				X	X	X				
Engates	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X	X	X	X
Inflamabilidade			X							
Autocarros		X	X							
Colisão frontal	X (4)									
Colisão lateral	X (5)			X (5)						
Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas				X (6)	X (6)	X (6)	X (6)	X (6)	X (6)	X (6)

▼B

Assunto	Aplicabilidade									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Protecção à frente contra o encaixe					X	X				
▼M3 Segurança elétrica	X	X	X	X	X	X				

▼B

(1) Os veículos desta categoria devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do pára-brisas.
(2) Os veículos desta categoria devem ser equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do pára-brisas.
(3) Os requisitos do presente regulamento só são aplicáveis aos veículos equipados com engates.
(4) Massa máxima tecnicamente admissível não superior a 2,5 toneladas.
(5) Aplicável unicamente a veículos cujo «ponto de referência do lugar sentado» (ponto «R») do banco mais baixo não esteja situado a mais de 700 mm de distância do solo. O ponto «R» está definido no Regulamento n.º 95 da UNECE.
(6) Os requisitos do presente regulamento só são aplicáveis quando o fabricante apresenta um pedido de homologação de um veículo destinado ao transporte de mercadorias perigosas.

▼B

ANEXO II

Requisitos para pneus no que se refere à aderência em pavimento molhado, à resistência ao rolamento e ao ruído de rolamento

PARTE A REQUISITOS DE ADERÊNCIA EM PAVIMENTO MOLHADO

Os pneus da classe C1 devem cumprir os seguintes requisitos:

Categoria de utilização	Índice de aderência em pavimento molhado (G)
Pneu de neve com um símbolo especial («Q» ou inferior, com exclusão de «H») que indica uma velocidade máxima admissível não superior a 160 km/h	≥ 0,9
Pneu de neve com um símbolo especial («R» ou superior, mais «H») que indica uma velocidade máxima admissível superior a 160 km/h	≥ 1,0
Pneu normal (tipo estrada)	≥ 1,1

PARTE B REQUISITOS DE RESISTÊNCIA AO ROLAMENTO

Os valores máximos do coeficiente de resistência ao rolamento para cada tipo de pneu, medidos segundo a norma ISO 28580, não podem exceder os valores seguintes:

Quadro 1

Classe de pneu	Valor (kg/tonelada) 1.ª fase
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Quadro 2

Classe de pneu	Valor (kg/tonelada) 2.ª fase
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

▼C1

Para os pneus de neve, os valores-limite do quadro 1 e do quadro 2 são aumentados em 1 kg/tonelada.

▼B

PARTE C REQUISITOS DE RUÍDO DE ROLAMENTO

1. Os níveis de ruído determinados segundo o procedimento especificado nas medidas de execução do presente regulamento não devem exceder os limites designados nos pontos 1.1 ou 1.2. Os quadros dos pontos 1.1 e 1.2 representam os valores medidos e corrigidos no que respeita à temperatura, excepto no caso dos pneus C3, e à tolerância do instrumento de medição e arredondados para o valor inteiro mais próximo.

▼B

1.1. Pneus da classe C1, em referência à largura nominal da secção do pneu ensaiado:

Classe de pneu	Largura nominal da secção (mm)	Valores-limite em dB(A))
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Para os pneus classificados como «pneus de neve», «pneus *extra load*» e «pneus reforçados», ou para qualquer combinação destas classificações, os valores-limite acima indicados são aumentados em 1 dB(A).

1.2. Pneus da classe C2 e C3, em referência à categoria de utilização da gama de pneus:

Classe de pneu	Categoria de utilização	Valores-limite em dB(A))
C2	Pneus normais	72
	Pneus de tracção	73
C3	Pneus normais	73
	Pneus de tracção	75

Para os pneus especiais, os valores-limite acima indicados são aumentados em 2 dB(A). Para os pneus de tracção para neve da classe C2 é autorizado um valor adicional de 2 dB(A). Para todas as outras categorias de pneus das classes C2 e C3, é autorizado um 1 dB(A) adicional para os pneus de neve.

▼B

ANEXO III

Alterações à Directiva 2007/46/CE

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

1. A parte I do anexo IV é alterada do seguinte modo:

a) O quadro é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57 são suprimidos;

▼B

ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

Rubrica	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
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	JO L 200 de 31.7.2009, p. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»

b) O apêndice é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 45, 50, 51, 52, 53 e 54 do quadro são suprimidos;

▼B

ii) No quadro, é suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	M_1
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	JO L 200 de 31.7.2009, p. 1.	P/A»

iv) Na legenda, é aditado o seguinte:

«P/A: O presente regulamento é parcialmente aplicável. O âmbito de aplicação preciso é estabelecido nas medidas de execução do regulamento.»

2. No apêndice ao anexo VI, o quadro é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 e 47 a 57 são suprimidos;

b) É suprimido o ponto 46;

c) É aditado o seguinte ponto:

	Assunto	Referência do acto regulamentar ([1])	Alterado por	Aplicável às versões
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009»		

3. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) No apêndice 1, o quadro é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 45, 50, 51, 52, 53 e 54 são suprimidos;

▼B

ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A»

▼B

b) No apêndice 2, o quadro é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57 são suprimidos;

▼B

ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

Rubrica	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
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A»

c) No apêndice 3, o quadro é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 45, 50, 51, 52, 53 e 54 são suprimidos;

▼B

ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	M_1
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	P/A»

d) No apêndice 4, o quadro é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57 são suprimidos;

▼B

ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A»

e) No apêndice 5, o quadro é alterado do seguinte modo:

▼C2

i) Os pontos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57 são suprimidos;

▼B

ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	Grua automóvel da categoria N_3:
«63	Segurança geral	Regulamento (CE) n.º 661/2009	P/A»

f) A secção «Significado das letras» é alterada do seguinte modo:

i) As letras C, U, W_5 e W_6 são suprimidas.

ii) É aditado o seguinte texto:

«P/A: O presente acto regulamentar é parcialmente aplicável. O âmbito de aplicação preciso é estabelecido nas medidas de execução do regulamento.»

4. No quadro do anexo XV é suprimido o ponto 46.

▼M3

ANEXO IV

Lista dos regulamentos da UNECE aplicáveis a título obrigatório

N.º do regulamento	Assunto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da UNECE
1	Faróis que emitem um feixe assimétrico de cruzamento e/ou de estrada e que estão equipados com lâmpadas de incandescência das categorias R2 e/ou HS1	Série 02 de alterações	JO L 177 de 10.7.2010, p. 1.	M, N ([a])
3	Dispositivos retrorrefletores para veículos a motor	Suplemento 12 à série 02 de alterações	JO L 323 de 6.12.2011, p. 1.	M, N, O
4	Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda de veículos a motor e seus reboques	Suplemento 15 à versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 7.	M, N, O
6	Indicadores de mudança de direção para veículos a motor e seus reboques	Suplemento 25 à série 01 de alterações	JO L 213 de 18.7.2014, p. 1.	M, N, O
7	Luzes de presença da frente e da retaguarda, luzes de travagem e luzes delimitadoras de veículos a motor e seus reboques	Suplemento 23 à série 02 de alterações	JO L 285 de 30.9.2014, p. 1.	M, N, O
8	Faróis de veículos a motor (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 e/ou H11)	Série 05 de alterações Retificação 1 à revisão 4	JO L 177 de 10.7.2010, p. 71.	M, N ([a])
10	Compatibilidade eletromagnética	Suplemento 1 à série 04 de alterações	JO L 254 de 20.9.2012, p. 1.	M, N, O
11	Fechos e componentes de fixação das portas	Suplemento 2 à série 03 de alterações	JO L 120 de 13.5.2010, p. 1.	M_1, N_1
12	Proteção dos condutores contra o dispositivo de condução em caso de colisão	Suplemento 1 à série 04 de alterações	JO L 89 de 27.3.2013, p. 1.	M_1, N_1
▼M4 13	Sistemas de travagem dos veículos e seus reboques	Suplemento 13 à série 11 de alterações	JO L 42 de 18.2.2016, p. 1.	M_2, M_3, N, O ([b])
13-H	Sistemas de travagem dos veículos ligeiros de passageiros	Suplemento 16 à versão original do regulamento	JO L 335 de 22.12.2015, p. 1.	M_1, N_1 ([c])
14	Fixações dos cintos de segurança, sistemas de fixação ISOFIX e pontos de fixação dos tirantes superiores ISOFIX	Suplemento 5 à série 07 de alterações	JO L 218 de 19.8.2015, p. 27.	M, N
16	Cintos de segurança, sistemas de retenção, sistemas de retenção para crianças e sistemas ISOFIX de retenção para crianças	Suplemento 5 à série 06 de alterações	JO L 304 de 20.11.2015, p. 1.	M, N ([d])
▼M3 17	Bancos, respetiva fixação e apoios de cabeça	Série 08 de alterações	JO L 230 de 31.8.2010, p. 81.	M, N

▼M3

N.º do regulamento	Assunto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da UNECE
18	Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada	Suplemento 2 à série 03 de alterações	JO L 120 de 13.5.2010, p. 29.	M_2, M_3, N_2, N_3
19	Luzes de nevoeiro da frente de veículos a motor	Suplemento 6 à série 04 de alterações	JO L 250 de 22.8.2014, p. 1.	M, N
20	Faróis que emitem um feixe de cruzamento assimétrico e/ou de estrada, equipados com lâmpadas de incandescência de halogéneo da categoria (H4)	Série 03 de alterações	JO L 177 de 10.7.2010, p. 170.	M, N ([a])
21	Arranjo interior	Suplemento 3 à série 01 de alterações	JO L 188 de 16.7.2008, p. 32.	M_1
23	Luzes de marcha atrás para veículos a motor e seus reboques	Suplemento 19 à versão original do regulamento	JO L 237 de 8.8.2014, p. 1.	M, N, O
25	Apoios de cabeça incorporados, ou não, em bancos de veículos	Série 04 de alterações Retificação 2 à revisão 1	JO L 215 de 14.8.2010, p. 1.	M_1
26	Saliências exteriores	Suplemento 1 à série 03 de alterações	JO L 215 de 14.8.2010, p. 27.	M_1
28	Avisadores e sinais sonoros	Suplemento 3 à versão original do regulamento	JO L 323 de 6.12.2011, p. 33.	M, N
29	Proteção dos ocupantes da cabina de um veículo comercial	Série 03 de alterações	JO L 304 de 20.11.2010, p. 21.	N
30	Pneus para veículos a motor e seus reboques (classe C1)	Suplemento 16 à série 02 de alterações	JO L 307 de 23.11.2011, p. 1.	M, N, O
31	Faróis selados de veículos a motor que emitem um feixe de cruzamento assimétrico europeu ou um feixe de estrada, ou ambos.	Suplemento 7 à série 02 de alterações	JO L 185 de 17.7.2010, p. 15.	M, N
34	Prevenção dos riscos de incêndio (reservatórios de combustível líquido)	Suplemento 3 à série 02 de alterações	JO L 109 de 28.4.2011, p. 55.	M, N, O ([e])
37	Lâmpadas de incandescência a utilizar em luzes homologadas de veículos a motor e dos seus reboques	Suplemento 42 à série 03 de alterações	JO L 213 de 18.7.2014, p. 36.	M, N, O
38	Luzes de nevoeiro da retaguarda de veículos a motor e seus reboques	Suplemento 15 à versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 20.	M, N, O

▼M3

N.º do regulamento	Assunto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da UNECE
39	Aparelho indicador de velocidade e sua instalação	Suplemento 5 à versão original do regulamento	JO L 120 de 13.5.2010, p. 40.	M, N
43	Vidraças de segurança	Suplemento 2 à série 01 de alterações	JO L 42 de 12.2.2014, p. 1.	M, N, O
44	Dispositivos de retenção para crianças ocupantes de veículos a motor («sistema de retenção para crianças»)	Retificação 4 à Revisão 2 da série 04 de alterações	JO L 233 de 9.9.2011, p. 95.	M, N
46	Dispositivos para visão indireta e respetiva instalação	Suplemento 1 à série 04 de alterações	JO L 237 de 8.8.2014, p. 24.	M, N
48	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor	Série 05 de alterações	JO L 323 de 6.12.2011, p. 46.	M, N, O
54	Pneus para veículos comerciais e seus reboques (classes C2 e C3)	Suplemento 17 à versão original do regulamento	JO L 307 de 23.11.2011, p. 2.	M, N, O
55	Componentes dos engates mecânicos de combinações de veículos	Suplemento 1 à série 01 de alterações	JO L 227 de 28.8.2010, p. 1.	M, N, O ([f])
▼M4 58	Dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe (RUPD) e respetiva instalação; proteção à retaguarda contra o encaixe (RUP)	Suplemento 3 à série 02 de alterações	JO L 89 de 27.3.2013, p. 34.	M, N, O
▼M3 61	Veículos comerciais no que se refere às suas saliências exteriores à frente da parede posterior da cabina	Suplemento 1 à versão original do regulamento	JO L 164 de 30.6.2010, p. 1.	N
64	Unidade sobressalente de uso temporário, pneus/sistema de rodagem sem pressão e sistema de controlo da pressão dos pneus	Retificação 1 à série 02 de alterações	JO L 310 de 26.11.2010, p. 18.	M_1, N_1
66	Resistência da superstrutura de veículos de passageiros de grande capacidade	Série 02 de alterações	JO L 84 de 30.3.2011, p. 1.	M_2, M_3
67	Veículos a motor que utilizam GPL (gás de petróleo liquefeito)	Suplemento 7 à série 01 de alterações	JO L 72 de 14.3.2008, p. 1.	M, N
73	Proteção lateral de veículos de transporte de mercadorias	Série 01 de alterações	JO L 122 de 8.5.2012, p. 1.	N_2, N_3, O_3, O_4
77	Luzes de estacionamento dos veículos a motor	Suplemento 14 à versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 21.	M, N
79	Equipamento de direção	Suplemento 3 à série 01 de alterações Retificação	JO L 137 de 27.5.2008, p. 25.	M, N, O

▼M3

N.º do regulamento	Assunto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da UNECE
80	Bancos de veículos pesados de passageiros	Série 03 de alterações ao regulamento	JO L 226 de 24.8.2013, p. 20.	M_2, M_3
87	Luzes de circulação diurna nos veículos a motor	Suplemento 15 à versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 24.	M, N
89	Dispositivos de limitação da velocidade	Suplemento 2 à versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 25.	M, N ([g])
90	Conjuntos de guarnição de travões de substituição e guarnições de travões de tambor para veículos a motor e seus reboques	Série 02 de alterações	JO L 185 de 13.7.2012, p. 24.	M, N, O
91	Luzes de presença laterais para veículos a motor e seus reboques	Suplemento 13 à versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 27.	M, N, O
93	Dispositivos de proteção à frente contra o encaixe (FUPD) e respetiva instalação; proteção à frente contra o encaixe (FUP)	Versão original do regulamento	JO L 185 de 17.7.2010, p. 56.	N_2, N_3
94	Proteção dos ocupantes em caso de colisão frontal	Suplemento 2 à série 02 de alterações	JO L 254 de 20.9.2012, p. 77.	M_1
▼M4 95	Proteção dos ocupantes em caso de colisão lateral	Suplemento 4 à série 03 de alterações	JO L 183 de 10.7.2015, p. 91.	M_1, N_1
▼M3 97	Sistema de alarme para veículos (SAV)	Suplemento 6 à série 01 de alterações	JO L 122 de 8.5.2012, p. 19.	M_1, N_1
98	Faróis de veículos a motor equipados com fontes luminosas de descarga num gás	Suplemento 4 à série 01 de alterações	JO L 176 de 14.6.2014, p. 64.	M, N
99	Fontes luminosas de descarga num gás a utilizar em luzes de descarga num gás homologadas de veículos a motor	Suplemento 9 à versão original do regulamento	JO L 285 de 30.9.2014, p. 35.	M, N
▼M4 100	Segurança elétrica	Suplemento 1 à série 02 de alterações	JO L 87 de 31.3.2015, p. 1.	M, N
▼M3 102	Dispositivo de engate curto (DEC); montagem de um tipo de DEC homologado	Versão original do regulamento	JO L 351 de 30.12.2008, p. 44.	N_2, N_3, O_3, O_4
104	Marcações retrorrefletoras (veículos pesados e longos)	Suplemento 7 à versão original	JO L 75 de 14.3.2014, p. 29.	M_2, M_3, N, O_2, O_3, O_4
105	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas	Série 05 de alterações	JO L 4 de 7.1.2012, p. 30.	N,O

▼M3

N.º do regulamento	Assunto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da UNECE
▼M4				
107	Veículos das categorias M_2 e M_3	Suplemento 1 à série 06 de alterações	JO L 153 de 18.6.2015, p. 1.	M_2, M_3
110	Componentes específicos para utilização de motores a gás natural comprimido (GNC)	Suplemento 2 à série 01 de alterações	JO L 166 de 30.6.2015, p. 1.	M, N
▼M3				
112	Faróis destinados a veículos a motor que emitem um feixe assimétrico de cruzamento ou de estrada, equipados com lâmpadas de incandescência e/ou módulos LED	Suplemento 4 à série 01 de alterações	JO L 250 de 22.8.2014, p. 67.	M, N
116	Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada	Suplemento 3 à versão original do regulamento	JO L 45 de 16.2.2012, p. 1.	M_1, N_1
117	Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento (classes C1, C2 e C3)	Retificação 3 à série 02 de alterações	JO L 307 de 23.11.2011, p. 3.	M, N, O
▼M4				
118	Resistência ao fogo dos materiais utilizados em autocarros	Suplemento 1 à série 02 de alterações	JO L 102 de 21.4.2015, p. 67.	M_3
▼M3				
119	Luzes orientáveis	Suplemento 3 à série 01 de alterações	JO L 89 de 25.3.2014, p. 101.	M, N
▼M4				
121	Localização e identificação dos comandos manuais, avisadores e indicadores	Série 01 de alterações	JO L 5 de 8.1.2016, p. 9.	M, N
▼M3				
122	Sistemas de aquecimento de veículos	Suplemento 1 à versão original do regulamento	JO L 164 de 30.6.2010, p. 231.	M, N, O
123	Sistemas de iluminação frontal adaptáveis (AFS) para veículos a motor	Suplemento 4 à versão original do regulamento	JO L 222 de 24.8.2010, p. 1.	M, N
125	Campo de visão para a frente	Suplemento 2 à versão original do regulamento	JO L 200 de 31.7.2010, p. 38.	M_1
128	Fonte luminosa por díodo emissor de luz (LED):	Suplemento 2 à versão original do regulamento	JO L 162 de 29.5.2014, p. 43.	M, N, O

Notas sobre o quadro:

São aplicáveis as disposições transitórias dos regulamentos da UNECE enumerados no quadro, exceto nos casos em que o presente regulamento prevê datas alternativas específicas. Aceitar-se-á também o cumprimento das prescrições em conformidade com alterações subsequentes às enumeradas no quadro.

As datas especificadas nos regulamentos da UNECE que figuram no quadro, no que diz respeito às obrigações das partes contratantes no «Acordo de 1958 revisto» (Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa a adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78) ligadas à primeira matrícula, entrada em circulação, disponibilização no mercado, venda e quaisquer disposições semelhantes, são aplicáveis a título obrigatório para efeitos do disposto nos artigos 26.º e 28.º da Diretiva 2007/46/CE, exceto se o Regulamento (CE) n.º 661/2009 especificar datas alternativas, caso em que serão aplicáveis estas últimas.

▼M3

Em certos casos, um regulamento da UNECE incluído no quadro prevê nas suas disposições transitórias que, a partir de uma data especificada, as partes contratantes no «Acordo de 1958 revisto» que apliquem uma determinada série de alterações ao regulamento da UNECE não serão obrigadas a aceitar ou poderão negar-se a aceitar, para efeitos de homologação nacional ou regional, um modelo homologado em conformidade com uma série anterior de alterações ou uma formulação com uma intenção e significado semelhantes. Deve entender-se que se trata de uma disposição vinculativa para as autoridades nacionais, que devem considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do artigo 26.º da Diretiva 2007/46/CE, exceto se o Regulamento (CE) n.º 661/2009 especificar datas alternativas, caso em que serão aplicáveis estas últimas.

([a]) Os Regulamentos UNECE n.os 1, 8 e 20 não são aplicáveis à homologação CE de veículos novos.

([b]) É exigida a instalação de um sistema de controlo eletrónico da estabilidade, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 661/2009. Por conseguinte, é obrigatória a aplicação do anexo 21 do Regulamento UNECE n.º 13 para efeitos da homologação CE de novos modelos de veículos, bem como para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos. Aplicar-se-ão, todavia, as datas de execução no que respeita aos sistemas de controlo eletrónico da estabilidade mencionadas no artigo 13.º, n.os 1, 4 e 5, e no anexo V do presente regulamento em vez das datas mencionadas naquele regulamento da UNECE.

([c]) É exigida a instalação de um sistema de controlo eletrónico da estabilidade, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 661/2009. É, por conseguinte, obrigatória a aplicação do anexo 9, parte A, do Regulamento UNECE n.º 13-H para efeitos da homologação CE de novos modelos de veículos, bem como para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos. Aplicar-se-ão, todavia, as datas de execução no que respeita aos sistemas de controlo eletrónico da estabilidade mencionadas no artigo 13.º, n.os 1 e 5, do presente regulamento em vez das datas mencionadas naquele regulamento da UNECE.

([d]) Não é exigido um avisador de cinto de segurança para uma posição de condutor equipada com um cinto de tipo S ou cinto-arnês.

([e]) Não é obrigatório o cumprimento da parte II do Regulamento UNECE n.º 34.

([f]) Se o fabricante do veículo declarar que um veículo é adequado para rebocar cargas (ponto 2.11.5 do anexo I da Diretiva 2007/46/CE), o dispositivo mecânico de engate montado no veículo não deve ocultar (parcialmente) qualquer componente da iluminação (por exemplo, luz de nevoeiro da retaguarda) nem o espaço para montagem e fixação da chapa de matrícula da retaguarda, a menos que o dispositivo mecânico de engate instalado possa ser retirado ou recolocado sem recurso a quaisquer ferramentas, incluindo chaves de desengate.

([g]) Refere-se apenas aos dispositivos de limitação da velocidade (DLV) e à instalação obrigatória de DLV em veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3.

▼M3

Apêndice

Validade e extensão de homologações concedidas ao abrigo das diretivas revogadas pelo presente regulamento

Em conformidade com o artigo 13.º, n.º 14, do presente regulamento, podem utilizar-se certificados de homologação CE de veículos, componentes e unidades técnicas emitidos em conformidade com as diretivas enumeradas abaixo, a fim de demonstrar o cumprimento dos regulamentos da UNECE relevantes.

N.º do regulamento	Assunto	Diretiva correspondente	Referência do JO	Aplicabilidade
10	Compatibilidade eletromagnética	Diretiva 72/245/CEE	JO L 152 de 6.7.1972, p. 15.	M, N, O, componente, UT ([a])
11	Fechos e componentes de fixação das portas	Diretiva 70/387/CEE	JO L 176 de 10.8.1970, p. 5.	M_1, N_1 ([b])
12	Proteção dos condutores contra o dispositivo de condução em caso de colisão	Diretiva 74/297/CEE	JO L 165 de 20.6.1974, p. 16.	M_1, N_1 ([a])
14	Fixações dos cintos de segurança, sistemas de fixação ISOFIX e pontos de fixação dos tirantes superiores ISOFIX	Diretiva 76/115/CEE	JO L 24 de 30.1.1976, p. 6.	M ([c])
18	Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada	Diretiva 74/61/CEE	JO L 38 de 11.2.1974, p. 22.	M_2, M_3, N_2, N_3, componente, UT
21	Arranjo interior	Diretiva 74/60/CEE	JO L 38 de 11.2.1974, p. 2.	M_1
26	Saliências exteriores	Diretiva 74/483/CEE	JO L 266 de 2.10.1974, p. 4.	M_1, STU ([d])
28	Avisadores e sinais sonoros	Diretiva 70/388/CEE	JO L 176 de 10.8.1970, p. 12.	M, N, componente
30	Pneus para veículos a motor e seus reboques (classe C1)	Diretiva 92/23/CEE	JO L 129 de 14.5.1992, p. 95.	componente ([e])
34	Prevenção dos riscos de incêndio (reservatórios de combustível líquido)	Diretiva 70/221/CEE	JO L 76 de 6.4.1970, p. 23.	M, N, O ([f])
39	Aparelho indicador de velocidade e sua instalação	Diretiva 75/443/CEE	JO L 196 de 26.7.1975, p. 1.	M, N ([g])
43	Vidraças de segurança	Diretiva 92/22/CEE	JO L 129 de 14.5.1992, p. 11.	M, N, O, componente
46	Dispositivos para visão indireta e respetiva instalação	Diretiva 2003/97/CE	JO L 25 de 29.1.2004, p. 1.	M, N_1, componente

▼M4

▼M3

N.º do regulamento	Assunto	Diretiva correspondente	Referência do JO	Aplicabilidade
48	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor	Diretiva 76/756/CEE	JO L 262 de 27.9.1976, p. 1.	M, N, O
55	Componentes dos engates mecânicos de combinações de veículos	Diretiva 94/20/CE	JO L 195 de 29.7.1994, p. 1.	M, N, O, componente
58	Dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe (RUPD) e respetiva instalação; proteção à retaguarda contra o encaixe (RUP)	Diretiva 70/221/CEE	JO L 76 de 6.4.1970, p. 23.	M, N, O, UT
61	Veículos comerciais no que se refere às suas saliências exteriores à frente da parede posterior da cabina	Diretiva 92/114/CEE	JO L 409 de 31.12.1992, p. 17.	N
73	Proteção lateral de veículos de transporte de mercadorias	Diretiva 89/297/CEE	JO L 124 de 5.5.1989, p. 1.	N_2, N_3, O_3, O_4
79	Equipamento de direção	Diretiva 70/311/CEE	JO L 133 de 18.6.1970, p. 10.	M, N, O ([h])
89	Dispositivos de limitação da velocidade	Diretiva 92/24/CEE	JO L 129 de 14.5.1992, p. 154.	M_2, M_3, N_2, N_3, UT
90	Conjuntos de guarnição de travões de substituição e guarnições de travões de tambor para veículos a motor e seus reboques	Diretiva 71/320/CEE	JO L 202 de 6.9.1971, p. 37.	UT ([i])
93	Dispositivos de proteção à frente contra o encaixe (FUPD) e respetiva instalação; proteção à frente contra o encaixe (FUP)	Diretiva 2000/40/CE	JO L 203 de 10.8.2000, p. 9.	N_2, N_3, UT
97	Sistema de alarme para veículos (SAV)	Diretiva 74/61/CEE	JO L 38 de 11.2.1974, p. 22.	M_1,N_1, componente, UT
116	Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada	Diretiva 74/61/CEE	JO L 38 de 11.2.1974, p. 22.	M_1, N_1, componente, UT

▼M4

———

▼M3

122	Sistemas de aquecimento de veículos	Diretiva 2001/56/CE	JO L 292 de 9.11.2001, p. 21.	M, N, O, componente
125	Campo de visão para a frente	Diretiva 77/649/CEE	JO L 267 de 19.10.1977, p. 1.	M_1

▼**M3**

Notas sobre o quadro:

([a]) Não aplicável a modelos de veículos equipados com sistemas de propulsão elétrica.

([b]) Não aplicável a modelos de veículos em caso de alterações na conceção e/ou de introdução de uma porta traseira e/ou porta deslizante.

([c]) Aplicável apenas a veículos completados para fins especiais da categoria M_1, com exclusão das autocaravanas, com uma massa máxima em carga admissível superior a 2,0 toneladas, bem como a veículos das categorias M_2 e M_3.

([d]) Não aplicável a antenas de rádio ou antenas radiotelefónicas consideradas como unidades técnicas.

([e]) Aplicável apenas a pneus da classe C1 fabricados antes, em, ou após 1 de novembro de 2014, para venda e colocação em circulação após 1 de novembro de 2014 e identificados através da letra de código «Z» colocada dentro da designação da dimensão do pneu.

([f]) Não abrange a parte II do Regulamento UNECE n.º 34.

([g]) Ver artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 130/2012 [Regulamento (UE) n.º 130/2012 da Comissão, de 15 de fevereiro de 2012, relativo às prescrições para homologação de determinados veículos a motor no que toca ao acesso ao veículo e à manobrabilidade e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 43 de 16.2.2012, p. 6)].

([h]) Não aplicável a modelos de veículos equipados com dispositivos de direção contendo sistemas complexos de controlo eletrónico.

([i]) Apesar do disposto no artigo 7.º, n.º 1 do Regulamento (UE) 2015/166 e não aplicável a discos e tambores de travão.

▼B

ANEXO V

Datas de aplicação dos requisitos relativos aos sistemas electrónicos de controlo da estabilidade para os veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4

Quadro 1 — Datas de aplicação para modelos novos de veículos

Categorias de veículos	Data de aplicação
M_2	11 de Julho de 2013
M_3 (classe III)	1 de Novembro de 2011
M_3 < 16 toneladas (transmissão pneumática)	1 de Novembro de 2011
M_3 (classe II e B) (transmissão hidráulica)	11 de Julho de 2013
M_3 (classe III) (transmissão hidráulica)	11 de Julho de 2013
M_3 (classe III) (controlo de transmissão pneumático e transmissão de energia hidráulica)	11 de Julho de 2014
M_3 (classe II) (controlo de transmissão pneumático e transmissão de energia hidráulica)	11 de Julho de 2014
M_3 (outros)	1 de Novembro de 2011
N_2 (transmissão hidráulica)	11 de Julho de 2013
N_2 (controlo de transmissão pneumático e transmissão de energia hidráulica)	11 de Julho de 2014
N_2 (outros)	11 de Julho de 2012
N_3 (tractores de 2 eixos para semi-reboques)	1 de Novembro de 2011
N_3 [tractores de 2 eixos para semi-reboques com controlo de transmissão pneumático (ABS)]	1 de Novembro de 2011
N_3 [3 eixos com controlo de transmissão eléctrico (EBS)]	1 de Novembro de 2011
N_3 [2 e 3 eixos com controlo de transmissão pneumático (ABS)]	11 de Julho de 2012
N_3 (outros)	1 de Novembro de 2011
O_3 (carga por eixo combinada entre 3,5 e 7,5 toneladas)	11 de Julho de 2012
O_3 (outros)	1 de Novembro de 2011
O_4	1 de Novembro de 2011

▼B

Quadro 2 — Datas de aplicação para veículos novos

Categorias de veículos	Data de aplicação
M_2	11 de Julho de 2015
M_3 (classe III)	1 de Novembro de 2014
M_3 < 16 toneladas (transmissão pneumática)	1 de Novembro de 2014
M_3 (classe II e B) (transmissão hidráulica)	11 de Julho de 2015
M_3 (classe III) (transmissão hidráulica)	11 de Julho de 2015
M_3 (classe III) (controlo de transmissão pneumático e transmissão de energia hidráulica)	11 de Julho de 2016
M_3 (classe II) (controlo de transmissão pneumático e transmissão de energia hidráulica)	11 de Julho de 2016
M_3 (outros)	1 de Novembro de 2014
N_2 (transmissão hidráulica)	11 de Julho de 2015
N_2 (controlo de transmissão pneumático e transmissão de energia hidráulica)	11 de Julho de 2016
N_2 (outros)	1 de Novembro de 2014
N_3 (tractores de 2 eixos para semi-reboques)	1 de Novembro de 2014
N_3 [tractores de 2 eixos para semi-reboques com controlo de transmissão pneumático (ABS)]	1 de Novembro de 2014
N_3 [3 eixos com controlo de transmissão eléctrico (EBS)]	1 de Novembro de 2014
N_3 [2 e 3 eixos com controlo de transmissão pneumático (ABS)]	1 de Novembro de 2014
N_3 (outros)	1 de Novembro de 2014
O_3 (carga por eixo combinada entre 3,5 e 7,5 toneladas)	1 de Novembro de 2014
O_3 (outros)	1 de Novembro de 2014
O_4	1 de Novembro de 2014