

I

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

REGULAMENTOS

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

de 14 de Janeiro de 2009

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

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

Considerando o seguinte:

(1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, existe um sistema comunitário de homologação de veículos a motor. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que se refere à protecção dos peões, a fim de evitar a aprovação de requisitos diferentes consoante os Estados-Membros e de garantir o correcto funcionamento do mercado interno.

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

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

⁽¹⁾ JO C 211 de 19.8.2008, p. 9.

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

⁽³⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 321 de 6.12.2003, p. 15.

⁽⁵⁾ JO L 309 de 25.11.2005, p. 37.

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

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se:

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

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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

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

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

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

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

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

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

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 4.º

Requisitos técnicos

1. Em conformidade com o artigo 9.º, os fabricantes devem garantir que os veículos colocados no mercado estejam equipados com um sistema de assistência à travagem homologado em conformidade com os requisitos do ponto 4 do anexo I e cumpram os requisitos dos pontos 2 ou 3 do anexo I.
2. Em conformidade com o artigo 10.º, os fabricantes devem garantir que os sistemas de protecção frontal montados como equipamento de origem em veículos colocados no mercado ou fornecidos como unidades técnicas autónomas cumpram os requisitos dos pontos 5 e 6 do anexo I.
3. Os fabricantes devem apresentar às entidades homologadoras dados adequados relativos às especificações e às condições de ensaio do veículo e do sistema de protecção frontal. Os dados devem incluir a informação necessária para efeitos da verificação do funcionamento de qualquer dispositivo de segurança activa instalado no veículo.
4. No caso dos sistemas de protecção frontal a fornecer como unidades técnicas autónomas, os fabricantes devem apresentar às entidades homologadoras dados adequados relativos às especificações e às condições de ensaio dos sistemas.
5. Os sistemas de protecção frontal só podem ser distribuídos, postos à venda ou vendidos como unidades técnicas autónomas se incluírem uma lista dos modelos de veículos para os quais o sistema de protecção frontal foi homologado e instruções de montagem claras. As instruções de montagem devem conter prescrições de instalação específicas, incluindo modos de fixação nos veículos para os quais a unidade técnica foi homologada, que permitam montar os componentes homologados nesses veículos em conformidade com as disposições aplicáveis constantes do ponto 6 do anexo I.
6. A Comissão aprova medidas de execução que estabelecem as disposições técnicas para a aplicação dos requisitos previstos no anexo I. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

Artigo 5.º

Pedido de homologação CE

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DAS AUTORIDADES DOS ESTADOS-MEMBROS

Artigo 6.º

Concessão da homologação CE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 7.º

Marca de homologação CE

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

Artigo 8.º

Modificações do modelo ou tipo e alteração das homologações

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

Artigo 9.º

Calendário para a aplicação aos veículos

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

- a) Da categoria M_1 que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I;
- b) Da categoria M_1 com uma massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 ou 3 do anexo I;
- c) Da categoria N_1 derivados da categoria M_1 de massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 e 4 ou nos pontos 3 e 4 do anexo I.

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

- a) Veículos da categoria M_1 ;
- b) Veículos da categoria N_1 derivados da categoria M_1 de massa máxima não superior a 2 500 kg.

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

- a) Da categoria M_1 com uma massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I;
- b) Da categoria N_1 derivados da categoria M_1 de massa máxima não superior a 2 500 kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I.

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

- a) Veículos da categoria M_1 de massa máxima não superior a 2 500 kg,
- b) Veículos da categoria N_1 derivados da categoria M_1 de massa máxima não superior a 2 500 kg.

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

- a) Da categoria M_1 , de massa máxima superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I;
- b) Da categoria N_1 que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 3 e 4 do anexo I.

6. Com efeitos a partir de 24 de Agosto de 2015, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço dos novos veículos da categoria N_1 que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I do presente regulamento.

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

- a) Da categoria M_1 , de massa máxima não superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento;
- b) Da categoria N_1 derivados da categoria M_1 , de massa máxima não superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento.

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

- a) Da categoria M_1 , de massa máxima superior a 2 500 kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento;
- b) Da categoria N_1 que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I do presente regulamento.

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

Artigo 10.º

Aplicação a sistemas de protecção frontal

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

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

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

Artigo 11.º

Sistemas anticolisão

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

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

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

Artigo 12.º

Controlo

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 13.º

Sanções

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

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

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

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Artigo 14.º

Alterações à Directiva 2007/46/CE

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

*Artigo 15.º***Revogação**

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

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

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

Feito em Estrasburgo, em 14 de Janeiro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

*Artigo 16.º***Entrada em vigor**

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

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

Pelo Conselho
O Presidente
A. VONDRA

LISTA DE ANEXOS

- Anexo I Disposições técnicas para o ensaio de veículos e sistemas de protecção frontal
- Anexo II Modelos de fichas de informações a fornecer pelo fabricante
- | | |
|---------|---|
| Parte 1 | Ficha de informações relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões |
| Parte 2 | Ficha de informações relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal |
| Parte 3 | Ficha de informações relativa à homologação CE de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma |
- Annex III Modelos de certificados de homologação CE
- | | |
|---------|---|
| Parte 1 | Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões |
| Parte 2 | Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal |
| Parte 3 | Certificado de homologação CE relativo à homologação de um sistema de protecção frontal a fornecer como unidade técnica autónoma |
- Anexo IV Marcação da homologação CE
- | | |
|----------|------------------------------------|
| Apêndice | Exemplo de Marca de Homologação CE |
|----------|------------------------------------|
- Anexo V Alterações à Directiva 2007/46/CE

ANEXO I

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

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

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

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

(1) JO L 267 de 19.10.1977, p. 1.

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

- 3.2. Coxa contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio deve ser comparado com um máximo possível de 300 Nm.
- O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.
- 3.3. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O HPC deve satisfazer os requisitos do ponto 3.5.
- 3.4. Cabeça de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,5 kg. O HPC deve satisfazer os requisitos do ponto 3.5.
- 3.5. O HPC registado não deve exceder 1 000 em metade da área de ensaio da cabeça de criança, nem exceder 1 000 em 2/3 das áreas combinadas de ensaio de ambos os tipos de cabeça. O HPC para as restantes áreas não deve exceder 1 700 para ambos os tipos de cabeça.
4. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:
- 4.1. Um ensaio de referência para determinar o ponto de activação do sistema de travagem antibloqueio (ABS).
- 4.2. Um ensaio para verificar se o sistema de assistência à travagem é correctamente activado de modo a produzir a máxima desaceleração possível do veículo.
5. Devem ser realizados os ensaios que se seguem aos sistemas de protecção frontal (SPF):
- 5.1. Deve ser realizado um dos dois ensaios de perna previstos nos pontos 5.1.1 ou 5.1.2:
- 5.1.1. Perna contra SPF:
- Os ensaios devem ser todos realizados a uma velocidade de impacto de 40 km/h.
- 5.1.1.1. Para um SPF homologado para instalação em veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no ponto 2, o ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 21,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tibia não deve exceder 200 g.
- 5.1.1.2. Para um SPF homologado para instalação em veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no ponto 3, o ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 19,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tibia não deve exceder 170 g.
- 5.1.1.3. Para um SPF homologado para instalação apenas em veículos que não cumpram as disposições do ponto 2 ou do ponto 3, os requisitos de ensaio previstos nos pontos 5.1.1.1 e 5.1.1.2 podem ser substituídos pelos requisitos de ensaio previstos nos pontos 5.1.1.3.1 ou 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 24,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 7,5 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tibia não deve exceder 215 g.
- 5.1.1.3.2. Devem ser realizados dois pares de ensaios no veículo, um com o SPF montado e o outro sem o SPF montado. Cada par de ensaios deve ser realizado em locais equivalentes, de acordo com a autoridade homologadora competente. São registados os valores do ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho, do deslocamento máximo de ruptura do joelho e da aceleração medida na extremidade superior da tibia. Em cada caso, o valor registado para o veículo com o SPF montado não deve exceder 90 % do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.

5.1.2. Coxa contra SPF:

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

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

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

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

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

5.2. Coxa contra borda dianteira do SPF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO II

Modelos de fichas de informações a fornecer pelo fabricante

Parte 1

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

Parte 2

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

Parte 3

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

PARTE 1

MODELO

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

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

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

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

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

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

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo ^(c):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

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

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

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

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

1.6. Localização e disposição do motor:

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria:

9.2. Materiais utilizados e tipo de construção:

9.2.3. Protecção dos peões

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

PARTE 2

MODELO

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

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

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

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

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

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

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo ^(c):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

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

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

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

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

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

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

2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante

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

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria:

9.24. Sistema de protecção frontal

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

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

PARTE 3

MODELO

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

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

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

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

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

0.5. Nome e endereço do fabricante:

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

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

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

1. DESCRIÇÃO DO DISPOSITIVO

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

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

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

1.4. Eventuais restrições de utilização e condições de montagem:

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

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

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

ANEXO III

Modelos de certificados de homologação CE

Parte 1

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

Parte 2

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

Parte 3

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

PARTE 1

MODELO

Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade que concede a homologação CE
--

Comunicação relativa a

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

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

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

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

Número de homologação CE:

Motivo da extensão:

SECÇÃO I

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

SECÇÃO II

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

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Inserir o número do regulamento modificativo.

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

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

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

Anexos: Dossier de homologação.
Relatório de ensaio.

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

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

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

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

⁽²⁾ Apenas para efeitos de controlo.

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

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

1.5.2. Resultados dos ensaios previstos no ponto 3:

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

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

⁽²⁾ Apenas para efeitos de controlo.

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

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

1.5.3. Requisitos relativos previstos no ponto 4:

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

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

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

PARTE 2

MODELO

Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade que concede a homologação CE
--

Comunicação relativa a

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

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

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

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

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

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

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Inserir o número do regulamento modificativo.

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

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

SECÇÃO II

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

Anexos: Dossier de homologação.
Relatório de ensaio.

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

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

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

PARTE 3

MODELO

Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade que concede a homologação CE

Comunicação relativa a

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

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

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

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

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

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

SECÇÃO II

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

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Inserir o número do regulamento modificativo.

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

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

Anexos: Dossier de homologação.
Relatório de ensaio.

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

1. Informações adicionais
 - 1.1. Modo de fixação:
 - 1.2. Instruções de montagem:
 - 1.3. Lista dos veículos que podem ser equipados com o sistema de protecção frontal, eventuais restrições de utilização e condições necessárias para a montagem:

.....

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

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

ANEXO IV

MARCAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO CE

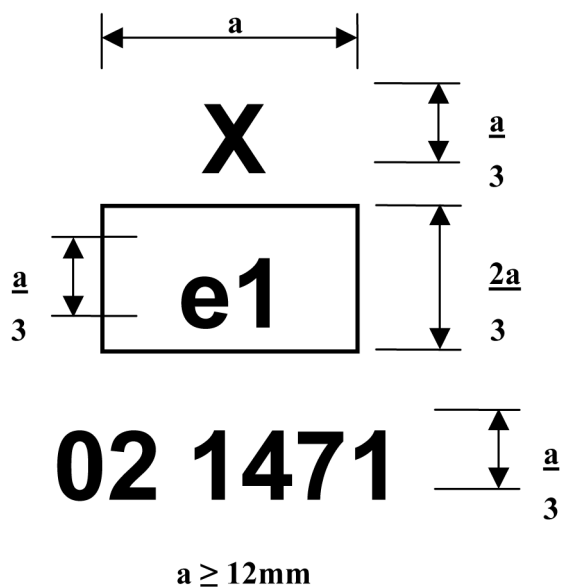
1. Esta marca constará de:
 - 1.1. Um rectângulo no interior do qual está colocada a letra minúscula «e» seguida das letras ou números distintivos do Estado-Membro que concede a homologação CE:

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

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

Apêndice

Exemplo de Marca de Homologação CE



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

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

ANEXO V

Alterações à Directiva 2007/46/CE

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

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

«9.24. Sistemas de protecção frontal

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

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

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

9.24.4. Desenho dos pára-choques:

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

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

«9.24. Sistema de protecção frontal

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

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

3. O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) Na parte I:

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

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

ii) A nota de rodapé 7 é suprimida.

iii) O ponto 60 é suprimido.

b) No apêndice:

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

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

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

ii) O ponto 60 é suprimido.

4. O anexo VI é alterado do seguinte modo:

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

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

b) O ponto 60 é suprimido.

5. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) No apêndice 1:

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

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

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

ii) O ponto 60 é suprimido.

b) No apêndice 2:

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

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

ii) O ponto 60 é suprimido.

c) No apêndice 3:

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

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

ii) o ponto 60 é suprimido.

d) No apêndice 4:

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

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

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

ii) O ponto 60 é suprimido.