

# Jornal Oficial

## da União Europeia

L 60



Edição em língua  
portuguesa

### Legislação

56.º ano

2 de março de 2013

Índice

#### I Atos legislativos

##### REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais <sup>(1)</sup> 1
- ★ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos <sup>(1)</sup> ..... 52

#### II Atos não legislativos

##### DECISÕES

2013/106/UE:

- ★ Decisão do Conselho Europeu, de 11 de maio de 2012, relativa à análise, por uma Conferência dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, da alteração aos Tratados proposta pelo Governo irlandês sob a forma de um Protocolo sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa, a anexar ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, sem convocação de uma Convenção ..... 129
- Protocolo sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa ..... 131

Preço: 7 EUR

*(continua no verso da capa)*<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE

# PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

**Retificações**

- ★ **Retificação do Regulamento (UE) n.º 650/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativo à competência, à lei aplicável, ao reconhecimento e execução das decisões, e à aceitação e execução dos atos autênticos em matéria de sucessões e à criação de um Certificado Sucessório Europeu (JO L 201 de 27.7.2012) ..... 140**

## I

*(Atos legislativos)*

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) N.º 167/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 5 de fevereiro de 2013

relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais

*(Texto relevante para efeitos do EEE)*

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

(1) A fim de promover o mercado interno, foi instituído um sistema abrangente de homologação da União para tratores, seus reboques e equipamentos rebocados intermutáveis pela Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos <sup>(3)</sup>.

(2) Para efeitos do desenvolvimento e funcionamento do mercado interno da União, é oportuno substituir os sistemas de homologação dos Estados-Membros por um

procedimento de homologação da União baseado no princípio da harmonização total, tendo ao mesmo tempo em devida conta considerações de custo-benefício, com especial atenção para as pequenas e médias empresas.

(3) Dando seguimento ao pedido do Parlamento Europeu e tendo em vista simplificar e acelerar a adoção de legislação em matéria de homologação, foi introduzida uma nova abordagem na legislação da União em matéria de homologação de veículos segundo a qual o legislador, no processo legislativo ordinário, estabelece apenas as regras e princípios fundamentais e delega a competência para aprovar atos delegados no que diz respeito a aspetos técnicos na Comissão. No que se refere às prescrições substantivas, o presente regulamento deve, por conseguinte, estabelecer apenas disposições fundamentais sobre segurança funcional, segurança no trabalho e desempenho ambiental, e delegar na Comissão a competência para estabelecer especificações técnicas em atos delegados.

(4) As prescrições do presente regulamento são conformes com os princípios consagrados Comunicação da Comissão de 5 de junho de 2002 intitulada «Plano de Ação: "Simplificar e melhorar o ambiente regulador"».

(5) É de especial importância que as futuras medidas propostas com base no presente regulamento ou os procedimentos instituídos para a sua aplicação sejam conformes com os princípios, que foram reiterados no relatório publicado pela Comissão em 2006 intitulado «CARS 21: Um quadro regulador concorrencial para o setor automóvel no século XXI» (a seguir designado «CARS 21»). Mais concretamente, para melhorar e simplificar o ambiente regulador e evitar constantes atualizações da legislação da União em vigor relativa a especificações técnicas, o presente regulamento deverá fazer referência a normas e regulamentos internacionais em vigor e que estejam disponíveis ao público sem os reproduzir na ordem jurídica da União.

<sup>(1)</sup> JO C 54 de 19.2.2011, p. 42.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 20 de novembro de 2012 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 28 de janeiro de 2013.

<sup>(3)</sup> JO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

- (6) Atendendo a que nem a Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias <sup>(1)</sup>, nem a Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas <sup>(2)</sup>, nem o presente regulamento preveem requisitos de fabrico e projeto para garantir a segurança rodoviária de máquinas móveis automotoras não rodoviárias destinadas a fins agrícolas e florestais, a Comissão deverá avaliar a necessidade de harmonizar a legislação dos Estados-Membros nessa área, para poder considerar propor uma medida legislativa a fim de assegurar um elevado nível de segurança, tendo em conta a legislação da União em vigor.
- (7) O presente regulamento não deverá prejudicar as medidas a nível nacional ou da União respeitantes ao uso de veículos agrícolas e florestais na estrada, como sejam prescrições específicas para a carta de condução, limitações da velocidade máxima ou medidas de regulamentação do acesso a determinadas estradas.
- (8) A Diretiva 2003/37/CE, numa primeira fase, limitava a aplicação obrigatória do procedimento de homologação CE de veículo completo aos veículos das categorias T1, T2 e T3 e não previa todas as prescrições necessárias para requerer a homologação CE de veículo completo a título voluntário para outras categorias. A fim de realizar o mercado interno e assegurar o seu correto funcionamento, o presente regulamento deverá permitir que os fabricantes requeiram a homologação UE de veículo completo para todas as categorias de veículos abrangidas pelo presente regulamento a título voluntário, permitindo-lhes tirar proveito das vantagens do mercado interno por via da homologação UE.
- (9) A Diretiva 2003/37/CE previa a homologação CE de veículos completos de todos os veículos utilitários todo-o-terreno e veículos «side-by-side» como tratores. Esses modelos de veículos deverão, por conseguinte, ser igualmente cobertos pelo presente regulamento, desde que o modelo de veículo em causa seja abrangido por uma das categorias de veículos referidas no presente regulamento e observe todos os requisitos do presente regulamento.
- (10) As obrigações das autoridades nacionais estabelecidas nas disposições do presente regulamento relativas à fiscalização do mercado são mais específicas do que as disposições correspondentes do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos <sup>(3)</sup>.
- (11) A fim de assegurar um elevado nível de segurança funcional, segurança no trabalho e desempenho ambiental, deverão ser harmonizadas as prescrições técnicas e normas ambientais aplicáveis aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas no que diz respeito à homologação.
- (12) É oportuno estabelecer o princípio de que os veículos têm de ser concebidos, construídos e montados por forma a minimizar os riscos de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada. Para esse efeito, é necessário que os fabricantes assegurem que os veículos cumprem as prescrições pertinentes enunciadas no presente regulamento. Essas disposições deverão incluir (mas não se limitar a) prescrições em vários domínios, a saber: integridade estrutural do veículo, sistemas de ajuda ao condutor para o 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 proteção dos ocupantes do veículo, exterior do veículo e acessórios, massas e dimensões do veículo e pneus do veículo.
- (13) A fim de assegurar que o processo de controlo de conformidade da produção, que é um dos elementos fundamentais do regime de homologação UE, foi aplicado e funciona corretamente, os fabricantes deverão ser sujeitos a inspeções regulares por parte de uma entidade competente ou de um serviço técnico com as necessárias qualificações, designado para o efeito.
- (14) Num número limitado de casos, é conveniente permitir a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries. Porém, essa possibilidade deverá ser limitada a um número restrito de veículos. Por este motivo, é necessário definir com precisão o conceito de pequena série em termos de número de veículos a produzir.
- (15) O principal objetivo da legislação da União relativa à homologação de veículos consiste em garantir que os novos veículos, componentes e unidades técnicas colocados no mercado oferecem um elevado nível de segurança e de proteção ambiental. A realização deste objetivo não deverá ser prejudicada pela montagem de determinadas

<sup>(1)</sup> JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

<sup>(3)</sup> JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

- peças ou equipamento após a colocação no mercado ou a entrada em circulação dos veículos. Assim, deverão ser tomadas medidas adequadas para garantir que as peças ou equipamento que possam ser montados em veículos e que sejam suscetíveis de prejudicar significativamente o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança ou a proteção ambiental sejam submetidos a controlo prévio por uma entidade homologadora antes de ser colocados no mercado. Essas medidas deverão ser constituídas por disposições técnicas relativas às prescrições que as referidas peças ou equipamento devem satisfazer.
- (16) Tais medidas deverão aplicar-se apenas a um número limitado de peças e equipamento, cuja lista deverá ser elaborada pela Comissão num ato de execução após ter consultado as partes interessadas. As medidas deverão garantir que as peças ou equipamento em causa não prejudicam a segurança nem o desempenho ambiental do veículo, preservando, simultaneamente e sempre que possível, a concorrência no mercado pós-venda.
- (17) A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica para a Europa 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») <sup>(1)</sup>. No intuito de simplificar a legislação relativa à homologação em consonância com as recomendações do CARS 21, é oportuno revogar as várias diretivas separadas, sem, no entanto, reduzir o nível de proteção. Os requisitos estabelecidos nessas diretivas deverão passar a integrar o presente regulamento ou os atos delegados adotados por força do presente regulamento e deverão ser substituídos, quando apropriado, por referências aos regulamentos correspondentes da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) que a União aprovou ou a que aderiu e que figuram em anexo ao Acordo de 1958 revisto. A fim de reduzir os encargos administrativos do procedimento de homologação, deverá permitir-se que os fabricantes de veículos obtenham a homologação nos termos do presente regulamento, quando apropriado, diretamente através da homologação nos termos do regulamento UNECE aplicável enumerado no Anexo I ou dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.
- (18) Por conseguinte, os regulamentos UNECE e as respetivas alterações que a União votou favoravelmente, em aplicação da Decisão 97/836/CE, deverão ser incorporados na legislação aplicável à homologação UE. Assim sendo, deverá ser delegada na Comissão a competência para adotar as necessárias adaptações ao Anexo I do presente regulamento ou aos atos delegados adotados por força do mesmo.
- (19) Em alternativa, nos atos delegados pode ser feita referência aos Códigos da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) ou às normas CEN/Cenelec ou ISO que estão diretamente acessíveis ao público e aí referenciadas.
- (20) É importante que os fabricantes forneçam aos proprietários dos veículos informações adequadas para evitar a má utilização dos dispositivos de segurança.
- (21) A fim de permitir aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas requerer a homologação UE de componentes ou unidades técnicas ou a autorização de peças ou equipamento, é igualmente importante que esses fabricantes tenham acesso a determinada informação disponível apenas junto do fabricante do veículo, como seja informação técnica, inclusive desenhos, exigida para o desenvolvimento de peças para o mercado pós-venda.
- (22) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir o acesso não discriminatório à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, e uma concorrência efetiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interação com outros sistemas do veículo. Convém estabelecer as especificações técnicas que os sítios *web* dos fabricantes deverão respeitar, em conjunto com medidas específicas para assegurar um acesso razoável das pequenas e médias empresas.
- (23) Os fabricantes de veículos deverão igualmente ter permissão para cumprir as suas obrigações no que respeita à concessão de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos constante dos protocolos de comunicação entre tratores e equipamento rebocados ou montados, na aceção da norma ISO 11783, inserindo, para o efeito, no sítio *web* do fabricante uma ligação para um sítio *web* estabelecido conjuntamente por vários fabricantes ou um consórcio de fabricantes.
- (24) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Decisão 97/836/CE do Conselho (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

<sup>(2)</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (25) No intuito de complementar o presente regulamento com outros aspetos técnicos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à segurança funcional, requisitos de fabrico, desempenho ambiental e de propulsão, acesso a informação relativa à reparação e manutenção, assim como à designação dos serviços técnicos e à definição das tarefas que lhes estão especificamente autorizadas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (26) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do presente regulamento e dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento e velar pela sua aplicação. Essas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (27) Embora nada no presente regulamento impeça os Estados-Membros de continuarem a aplicar os seus próprios sistemas de homologação, a Comissão deverá informar o Parlamento Europeu e o Conselho sobre o funcionamento destes sistemas nacionais, com base nas informações prestadas pelos Estados-Membros, a fim de reconsiderar a questão da eventual apresentação de uma proposta legislativa relativa à harmonização dos diversos sistemas de homologação a nível da União.
- (28) Como consequência da aplicação do novo sistema de regulamentação instaurado pelo presente regulamento, as seguintes diretivas deverão ser revogadas:
- Diretiva 2003/37/CE,
  - Diretiva 74/347/CEE do Conselho, de 25 de junho de 1974, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao campo de visão e aos limpa para-brisas dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(1)</sup>,
  - Diretiva 76/432/CEE do Conselho, de 6 de abril de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à travagem dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(2)</sup>,
  - Diretiva 76/763/CEE do Conselho, de 27 de julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos bancos de passageiro dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(3)</sup>,
  - Diretiva 77/537/CEE do Conselho, de 28 de junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes de motores diesel destinados à propulsão dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(4)</sup>,
  - Diretiva 78/764/CEE do Conselho, de 25 de julho de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao banco do condutor dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(5)</sup>,
  - Diretiva 80/720/CEE do Conselho, de 24 de junho de 1980, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao espaço de manobra, às facilidades de acesso ao lugar de condução, assim como às portas e janelas dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(6)</sup>,
  - Diretiva 86/297/CEE do Conselho, de 26 de maio de 1986, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros sobre tomadas de força e respetiva proteção nos tratores agrícolas e florestais com rodas <sup>(7)</sup>,
  - Diretiva 86/298/CEE do Conselho, de 26 de maio de 1986, relativa aos dispositivos de proteção montados na retaguarda em caso de capotagem de tratores agrícolas e florestais com rodas de via estreita <sup>(8)</sup>,
  - Diretiva 86/415/CEE do Conselho, de 24 de julho de 1986, relativa à instalação, à colocação, ao funcionamento e à identificação dos comandos dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(9)</sup>,
  - Diretiva 87/402/CEE do Conselho, de 25 de junho de 1987, relativa aos dispositivos de proteção montados à frente, em caso de capotagem, dos tratores agrícolas ou florestais com rodas de via estreita <sup>(10)</sup>,
  - Diretiva 2000/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2000, relativa às medidas a tomar contra as emissões de gases poluentes e de partículas poluentes provenientes dos motores destinados à propulsão dos tratores agrícolas ou florestais <sup>(11)</sup>,
  - Diretiva 2009/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa aos dispositivos de proteção em caso de capotagem de tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(12)</sup>,

<sup>(1)</sup> JO L 191 de 15.7.1974, p. 5.

<sup>(2)</sup> JO L 122 de 8.5.1976, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 135.

<sup>(4)</sup> JO L 220 de 29.8.1977, p. 38.

<sup>(5)</sup> JO L 255 de 18.9.1978, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 194 de 28.7.1980, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO L 186 de 8.7.1986, p. 19.

<sup>(8)</sup> JO L 186 de 8.7.1986, p. 26.

<sup>(9)</sup> JO L 240 de 26.8.1986, p. 1.

<sup>(10)</sup> JO L 220 de 8.8.1987, p. 1.

<sup>(11)</sup> JO L 173 de 12.7.2000, p. 1.

<sup>(12)</sup> JO L 261 de 3.10.2009, p. 1.

- Diretiva 2009/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa aos dispositivos de reboque e de marcha atrás dos tratores agrícolas e florestais de rodas <sup>(1)</sup>,
  - Diretiva 2009/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa aos espelhos retrovisores dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(2)</sup>,
  - Diretiva 2009/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa à velocidade máxima, por construção, e às plataformas de carga dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(3)</sup>,
  - Diretiva 2009/61/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(4)</sup>,
  - Diretiva 2009/63/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa a certos elementos e características dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(5)</sup>,
  - Diretiva 2009/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa à supressão das interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética) produzidas pelos tratores agrícolas ou florestais <sup>(6)</sup>,
  - Diretiva 2009/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa ao dispositivo de direção dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(7)</sup>,
  - Diretiva 2009/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa à homologação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(8)</sup>,
  - Diretiva 2009/75/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa aos dispositivos de proteção em caso de capotagem de tratores agrícolas ou florestais de rodas (ensaios estáticos) <sup>(9)</sup>,
  - Diretiva 2009/76/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa ao nível sonoro à altura dos ouvidos dos condutores de tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(10)</sup>,
  - Diretiva 2009/144/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa a determinados elementos e características dos tratores agrícolas ou florestais de rodas <sup>(11)</sup>.
- (29) É importante para todas as partes interessadas estabelecer uma relação clara entre o presente regulamento e a Diretiva 2006/42/CE, a fim de evitar sobreposições e de definir com clareza que prescrições um produto específico deve cumprir.
- (30) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de normas harmonizadas em matéria de disposições administrativas e técnicas para a homologação e de fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, e podem, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### CAPÍTULO I

#### OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

##### Artigo 1.º

##### Objeto

1. O presente regulamento estabelece as disposições técnicas e administrativas para a homologação de todos os veículos novos, sistemas, componentes ou unidades técnicas mencionados no artigo 2.º, n.º 1.

O presente regulamento não é aplicável à homologação de veículos individuais. Contudo, se concederem essa homologação a título individual, os Estados-Membros devem aceitar qualquer homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas concedida ao abrigo do presente regulamento, e não ao abrigo das disposições nacionais relevantes.

<sup>(1)</sup> JO L 198 de 30.7.2009, p. 4.

<sup>(2)</sup> JO L 198 de 30.7.2009, p. 9.

<sup>(3)</sup> JO L 198 de 30.7.2009, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO L 203 de 5.8.2009, p. 19.

<sup>(5)</sup> JO L 214 de 19.8.2009, p. 23.

<sup>(6)</sup> JO L 216 de 20.8.2009, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO L 201 de 1.8.2009, p. 11.

<sup>(8)</sup> JO L 203 de 5.8.2009, p. 52.

<sup>(9)</sup> JO L 261 de 3.10.2009, p. 40.

<sup>(10)</sup> JO L 201 de 1.8.2009, p. 18.

<sup>(11)</sup> JO L 27 de 30.1.2010, p. 33.

2. O presente regulamento institui os requisitos relativos à fiscalização do mercado de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que estão sujeitos a homologação nos termos do presente regulamento. O presente regulamento estabelece igualmente os requisitos aplicáveis à fiscalização do mercado de peças e equipamento para esses veículos.

3. O presente regulamento não prejudica a aplicação da legislação sobre segurança rodoviária.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos veículos agrícolas e florestais, descritos no artigo 4.º, projetados e fabricados numa ou mais fases, e a sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como a peças e equipamento, projetados e fabricados para esses veículos.

Especificamente, o presente regulamento aplica-se aos seguintes veículos:

- a) Tratores (categorias T e C);
- b) Reboques (categoria R); e
- c) Equipamentos rebocados intermutáveis (categoria S).

2. O presente regulamento não se aplica às máquinas intermutáveis inteiramente transportadas ou que não se podem articular em torno de um eixo vertical durante a circulação rodoviária.

3. Em relação aos veículos seguintes, o fabricante pode escolher entre requerer a homologação nos termos do presente regulamento ou cumprir os requisitos nacionais aplicáveis:

- a) Reboques (categoria R) e equipamentos rebocados intermutáveis (categoria S);
- b) Tratores de lagartas (categoria C);
- c) Tratores com rodas para fins especiais (categorias T4.1 e T4.2).

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo I, salvo disposição em contrário neles prevista, são aplicáveis as seguintes definições:

1) «Homologação», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica

cumprir as disposições administrativas e as prescrições técnicas aplicáveis;

- 2) «Homologação de veículo completo», um tipo de homologação em que uma entidade homologadora certifica que um veículo incompleto, completo ou completado cumpre as disposições administrativas e as prescrições técnicas aplicáveis;
- 3) «Homologação de sistema», homologação em que uma entidade homologadora certifica que um sistema de veículo cumpre as disposições administrativas e as prescrições técnicas aplicáveis;
- 4) «Homologação de componente», homologação em que uma entidade homologadora certifica que um componente de veículo cumpre as disposições administrativas e as prescrições técnicas aplicáveis;
- 5) «Homologação de unidades técnicas», homologação pela qual uma entidade homologadora certifica que uma unidade técnica cumpre as disposições administrativas e prescrições técnicas aplicáveis relativamente a um ou mais modelos de veículos especificados;
- 6) «Homologação nacional», um procedimento de homologação estabelecido na legislação nacional de um Estado-Membro, homologação essa cuja validade é limitada ao território desse Estado-Membro;
- 7) «Homologação UE», o procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e as prescrições técnicas do presente regulamento;
- 8) «Trator», qualquer veículo, agrícola ou florestal com rodas ou lagartas, a motor, tendo pelo menos dois eixos e uma velocidade máxima por construção não inferior a 6 km/h, cuja função resida essencialmente na sua potência de tração e que seja especialmente concebido para puxar, empurrar, suportar ou acionar determinados equipamentos intermutáveis destinados a utilizações agrícolas ou florestais, ou para puxar reboques agrícolas ou florestais. Pode ser adaptado para transportar uma carga num contexto agrícola ou florestal e/ou pode ser equipado com um ou mais bancos de passageiros;
- 9) «Reboque», qualquer veículo agrícola ou florestal, essencialmente destinado a ser puxado por um trator e destinado ao transporte de cargas ou processamento de materiais e em que o rácio da massa máxima com carga tecnicamente admissível com a massa sem carga é igual ou superior a 3,0;



- 10) «Equipamentos rebocados intermutáveis», qualquer veículo usado na agricultura ou na silvicultura, concebido para ser puxado por um trator e que modifica e amplia a função deste último, incorpora a título permanente uma alfaia ou foi concebido para processar materiais, que podem incluir uma plataforma de carga concebida e fabricada para receber as ferramentas e instrumentos necessários para esses fins e para armazenar temporariamente materiais produzidos ou necessários durante o trabalho e que tem um rácio entre a massa máxima com carga tecnicamente admissível e a massa sem carga inferior a 3,0;
- 11) «Veículo», qualquer trator, reboque, equipamento rebocado intermutável ou máquina móvel, tal como definidos nos pontos 8, 9 e 10;
- 12) «Veículo de base», qualquer veículo utilizado na fase inicial de um procedimento de homologação multifaseada;
- 13) «Veículo incompleto», qualquer veículo que deve passar pelo menos por mais uma fase de acabamento para cumprir as prescrições técnicas aplicáveis do presente regulamento;
- 14) «Veículo completado», qualquer veículo resultante do procedimento de homologação multifaseada que cumpre as prescrições técnicas aplicáveis do presente regulamento;
- 15) «Veículo completo», qualquer veículo que não necessite de ser completado para cumprir as prescrições técnicas aplicáveis do presente regulamento;
- 16) «Veículo de fim de série», qualquer veículo que integre um lote existente que não pode ser disponibilizado no mercado, ou que já não pode ser disponibilizado no mercado, matriculado ou posto em circulação, devido à entrada em vigor de novas prescrições técnicas em relação às quais não foi homologado;
- 17) «Sistema», um conjunto de dispositivos combinados para desempenhar uma ou mais funções específicas num veículo e que está sujeito às prescrições do presente regulamento ou de um dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento;
- 18) «Componente», um dispositivo sujeito às prescrições do presente regulamento ou de um dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento, que se destina a ser parte de um veículo e que pode ser homologado separadamente nos termos do presente regulamento e dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento, se esses atos o previrem expressamente;
- 19) «Unidade técnica», um dispositivo sujeito às prescrições do presente regulamento ou de um dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento e destinado a ser parte de um veículo que pode ser homologado separadamente mas apenas em relação a um ou mais modelos especificados de veículos, se esses atos o previrem expressamente;
- 20) «Peças» os bens utilizados para a montagem de um veículo, bem como as peças sobressalentes;
- 21) «Equipamento» quaisquer bens, exceto peças, que possam ser acrescentados ou instalados num veículo;
- 22) «Peças ou equipamento de origem», peças ou equipamento fabricados segundo as especificações e as normas de produção do fabricante do veículo relativas ao fabrico de peças ou equipamento destinados à montagem do veículo em causa, isto inclui as peças ou equipamento fabricados na mesma linha de produção que as peças ou equipamento acima referidos, presume-se, até prova em contrário, que as peças ou equipamento são de origem se o fabricante certificar, que correspondem ao mesmo nível de qualidade que os componentes utilizados para a montagem do veículo em causa e que foram fabricados segundo as suas especificações e normas de produção;
- 23) «Peças sobressalentes», os bens destinados a serem instalados num veículo de forma a substituir peças de origem desse veículo, incluindo bens tais como os lubrificantes, necessários para a utilização de um veículo, à exceção do combustível;
- 24) «Segurança funcional», a ausência de um risco inaceitável de danos corporais ou danos para a saúde humana, a propriedade ou os animais domésticos, devido a acidentes causados pelo mau funcionamento de sistemas, componentes ou unidades técnicas mecânicos, hidráulicos, pneumáticos, elétricos ou eletrónicos;
- 25) «Fabricante» designa a pessoa singular ou coletiva responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação e autorização, por assegurar a conformidade da produção, sendo igualmente responsável pela fiscalização do mercado relativamente aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas produzidos, independentemente de a pessoa singular ou coletiva estar ou não envolvida diretamente em todas as fases de conceção e fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica a submeter ao processo de homologação;

- 26) «Representante do fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente nomeada pelo fabricante para representar o fabricante junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em nome do fabricante no âmbito do presente regulamento;
- 27) «Entidade homologadora», a autoridade de um Estado-Membro, instituída ou nomeada por esse Estado-Membro e por este comunicada à Comissão, com competência no que se refere a todos os aspetos da homologação de um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, no que diz respeito ao processo de autorização, à emissão e, se for caso disso, à revogação ou recusa de certificados de homologação, e para atuar como ponto de contacto das entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, para designar os serviços técnicos e para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;
- 28) «Serviço técnico», uma organização ou organismo designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro como laboratório de ensaios para realizar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade, para realizar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções em nome da entidade homologadora, sendo também possível que a própria entidade homologadora assegure estas funções;
- 29) «Auto ensaio», a realização dos ensaios nas suas próprias instalações, o registo dos resultados do ensaio e a entrega de um relatório com as conclusões à entidade homologadora, por parte de um fabricante que tenha sido designado como serviço técnico para avaliar o cumprimento de determinadas prescrições;
- 30) «Método de ensaio virtual», simulação em computador, incluindo cálculos que demonstrem que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica cumpre as prescrições técnicas de um ato delegado adotado por força do artigo 27.º, n.º 6, sem recurso à utilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica real;
- 31) «Certificado de homologação», o documento pelo qual a entidade homologadora certifica oficialmente a homologação de um modelo de veículo, de um tipo de sistema, componente ou unidade técnica;
- 32) «Certificado de homologação UE», o certificado baseado no modelo indicado no ato de execução adotado por força do presente regulamento ou no formulário de comunicação indicado nos regulamentos UNECE aplicáveis referidos no presente regulamento ou nos atos delegados adotados por força do presente regulamento;
- 33) «Certificado de conformidade», o documento emitido pelo fabricante, que certifica que o veículo produzido é conforme ao modelo objeto de homologação;
- 34) «Sistema de diagnóstico a bordo», ou «sistema OBD», um sistema de controlo das emissões capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de códigos de anomalia armazenados na memória de um computador;
- 35) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspeção, inspeção periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos a essa informação e alterações ulteriores à mesma; essa informação inclui toda a informação requerida para instalar peças e equipamento em veículos;
- 36) «Operadores independentes», as empresas que não sejam oficinas de reparação ou representantes autorizados, direta ou indiretamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos a motor, nomeadamente, as empresas de reparação, os fabricantes ou distribuidores de equipamento, de ferramentas de reparação ou de peças sobresselentes, os editores de informações técnicas, os clubes automobilísticos, as empresas de assistência rodoviária, os operadores de serviços de inspeção e ensaio e os operadores que ofereçam formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos;
- 37) «Veículo novo», um veículo que nunca foi anteriormente matriculado ou não tenha entrado em circulação;
- 38) «Matrícula» designa a autorização administrativa para a entrada em circulação, incluindo rodoviária de um veículo, o que implica a sua identificação e a emissão de um número de série correspondente, futuramente designado número de matrícula, a título permanente, temporário ou por um curto período de tempo;
- 39) «Colocação no mercado», primeira disponibilização de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento na União;
- 40) «Entrada em circulação», primeira utilização na União, de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento abrangido pelo presente regulamento, para o fim a que se destina;
- 41) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloque no mercado um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento proveniente de um país terceiro;
- 42) «Distribuidor», qualquer pessoa singular ou coletiva dentro do circuito comercial, à exceção do fabricante ou importador, que disponibilize no mercado um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;

- 43) «Operador económico» designa o fabricante, o representante do fabricante, o importador ou o distribuidor;
- 44) «Fiscalização do mercado», as atividades levadas a cabo e as medidas adotadas pelas autoridades nacionais, para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas disponibilizados no mercado cumprem os requisitos definidos na legislação de harmonização da União aplicável e não ponham em risco a saúde, a segurança ou qualquer outro aspeto relacionado com a proteção do interesse público;
- 45) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade de um Estado-Membro responsável pela fiscalização do mercado no respetivo território;
- 46) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora, ou qualquer outra autoridade envolvida ou responsável pela fiscalização do mercado, pelo controlo das fronteiras ou pela matrícula, num Estado-Membro, no que respeita a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento;
- 47) «Disponibilização no mercado», qualquer fornecimento de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- 48) «Modelo de veículo», um grupo de veículos, incluindo variantes e versões da mesma categoria que não diferem entre si pelo menos no que diz respeito aos seguintes aspetos essenciais:
- categoria,
  - fabricante,
  - designação do modelo indicada pelo fabricante,
  - características essenciais de fabrico e de projeto,
  - quadro com trave central/quadro com longarinas/quadro articulado (diferenças evidentes e fundamentais),
  - para a categoria T: eixos (número) ou, para a categoria C: eixos/vias (número),
  - no caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior;
- 49) «Variante», veículos do mesmo modelo, que não diferem entre si pelo menos no que diz respeito aos seguintes aspetos:
- a) Para os tratores:
- conceito estrutural da carroçaria ou tipo de carroçaria,
  - data de conclusão,
  - motor (combustão interna/elétrico/híbrido/elétrico-híbrido),
  - princípio de funcionamento,
  - número e disposição dos cilindros,
  - diferenças de potência não superiores a 30 % (sendo a potência mais elevada 1,3 vezes superior à potência mais baixa),
  - diferenças de cilindrada não superiores a 20 % (sendo o valor mais elevado 1,2 vezes superior ao valor mais baixo),
  - eixos motores (número, posição e interconexão),
  - eixos direcionais (número e posição),
  - massa máxima com carga não diferente em mais de 10 %,
  - transmissão (tipo),
  - dispositivo de proteção contra a capotagem,
  - eixos travados (número);
- b) Para reboques ou equipamentos rebocados intermutáveis:
- eixos direcionais (número, localização, interconexão),
  - massa máxima com carga não diferente em mais de 10 %,
  - eixos travados (número);
- 50) «Veículo híbrido», um veículo a motor equipado com, pelo menos, dois conversores de energia diferentes e dois sistemas diferentes de armazenagem de energia (no veículo) para assegurar a sua propulsão;
- 51) «Veículo híbrido-elétrico», um veículo que, para efeitos da propulsão mecânica, extrai energia de ambas as seguintes fontes de energia/potência armazenada a bordo do veículo:
- a) um combustível consumível,
- b) bateria, condensador, volante de inércia/gerador ou outro dispositivo de armazenagem de energia/potência elétrica.
- Esta definição inclui também os veículos que extraem energia de um combustível consumível exclusivamente para recarregar o dispositivo de armazenagem de energia/potência elétrica;
- 52) «Veículo puramente elétrico», um veículo movido por um sistema que consiste em um ou mais dispositivos de armazenamento de energia elétrica, um ou mais dispositivos de acondicionamento de energia e uma ou mais máquinas que convertem energia elétrica armazenada em energia mecânica enviada às rodas para a propulsão do veículo;

- 53) «Versão de variante», o conjunto de veículos que consistem numa combinação de elementos indicados no dossiê de homologação referido no artigo 24.º, n.º 10.

As referências feitas no presente regulamento aos requisitos, procedimentos ou mecanismos previstos no presente regulamento devem considerar-se como referências aos requisitos, procedimentos ou mecanismos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo.

#### Artigo 4.º

##### Categorias de veículos

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias de veículos:

- 1) «Categoria T», abrange todos os tratores com rodas; cada categoria de tratores com rodas descrita nos pontos 2 a 8 é complementada, no final, pela letra «a» ou «b», em função da velocidade para a qual o trator foi concebido:
  - a) «a» para os tratores com rodas concebidos para uma velocidade inferior ou igual a 40 km/h,
  - b) «b» para os tratores com rodas concebidos para uma velocidade superior a 40 km/h;
- 2) «Categoria T1», abrange tratores com rodas, em que a via mínima do eixo mais próximo do condutor é igual ou superior a 1 150 mm, cuja massa sem carga em ordem de marcha é superior a 600 kg e cuja distância ao solo é inferior ou igual a 1 000 mm;
- 3) «Categoria T2», abrange tratores com rodas, cuja via mínima é inferior a 1 150 mm, cuja massa sem carga em ordem de marcha é superior a 600 kg e cuja distância ao solo é inferior ou igual a 600 mm; se o valor do quociente entre a altura do centro de gravidade do trator (medida em relação ao solo) e a média das vias mínimas de cada eixo for superior a 0,90, a velocidade máxima por construção deve ser limitada a 30 km/h;
- 4) «Categoria T3», abrange tratores com rodas cuja massa sem carga em ordem de marcha é inferior ou igual a 600 kg;
- 5) «Categoria T4», abrange todos os tratores com rodas para fins especiais;
- 6) «Categoria T4.1», (tratores de alta distância ao solo) abrange tratores concebidos para trabalhar em culturas altas em linha, como a vinha. Caracterizam-se por um quadro (ou uma parte do quadro) sobrelevado, de molde a que possam circular paralelamente às linhas de cultura com as rodas da esquerda e da direita de um e de outro lado de uma ou de várias linhas. São destinados a suportar ou a acionar alfaías que podem estar colocadas à frente, entre os eixos, atrás ou sobre uma plataforma. Quando o trator estiver em posição de trabalho, a perpendicular da distância ao solo em relação às linhas de cultura é superior a 1 000 mm. Se o valor do quociente entre a altura do centro de gravidade do trator (medida em relação ao solo e utilizando pneus que constituam o equipamento normal) e a média das vias mínimas do conjunto dos eixos for superior a 0,90, a velocidade máxima por construção não deve ultrapassar 30 km/h;
- 7) «Categoria T4.2» (tratores extra largos), abrange tratores que se caracterizam pelas suas grandes dimensões, principalmente destinados a trabalhar em grandes superfícies agrícolas;
- 8) «Categoria T4.3» (tratores de baixa distância ao solo), abrange tratores com tração às quatro rodas cujos equipamentos intermutáveis sejam destinados a utilização agrícola ou florestal, que se caracterizem por um quadro portador, disponham de uma ou mais tomadas de força, com uma massa tecnicamente admissível não superior a 10 toneladas e cujo rácio entre a massa tecnicamente admissível e a massa máxima sem carga em ordem de marcha seja inferior a 2,5, e cujo centro de gravidade, medido em relação ao solo e utilizando pneus que constituam o equipamento normal, é inferior a 850 mm;
- 9) «Categoria C», abrange tratores de lagartas, cujo movimento seja assegurado por lagartas ou por uma combinação de rodas e lagartas, com subcategorias definidas por analogia com a categoria T;
- 10) «Categoria R», abrange reboques; cada categoria de reboque descrita nos pontos 11 a 14, é complementada, no final, pela letra «a» ou «b», em função da velocidade para a qual o reboque foi concebido:
  - a) «a» para os reboques concebidos para uma velocidade inferior ou igual a 40 km/h,
  - b) «b» para os reboques concebidos para uma velocidade superior a 40 km/h;
- 11) «Categoria R1», reboques cuja soma das massas tecnicamente admissíveis por eixo não excede 1 500 kg;
- 12) «Categoria R2», abrange reboques cuja soma das massas tecnicamente admissíveis por eixo é superior a 1 500 kg mas é inferior ou igual a 3 500 kg;
- 13) «Categoria R3», abrange reboques cuja soma das massas tecnicamente admissíveis por eixo é superior a 3 500 kg mas é inferior ou igual a 21 000 kg;
- 14) «Categoria R4», abrange reboques cuja soma das massas tecnicamente admissíveis por eixo é superior a 21 000 kg;
- 15) «Categoria S», abrange equipamento rebocado intermutável. Cada categoria de equipamento rebocado intermutável é complementada, no final, pela letra «a» ou «b», em função da velocidade para a qual foi concebidos:

- a) «a» para os equipamentos rebocados intermutáveis concebidos para uma velocidade inferior ou igual a 40 km/h,
- b) «b» para os equipamentos rebocados intermutáveis concebidos para uma velocidade superior a 40 km/h;
- 16) «Categoria S1», abrange equipamentos rebocados intermutáveis cuja soma das massas tecnicamente admissíveis por eixo não excede 3 500 kg;
- 17) «Categoria S2», abrange equipamentos rebocados intermutáveis cuja soma das massas tecnicamente admissíveis por eixo é superior a 3 500 kg.

## CAPÍTULO II

### OBRIGAÇÕES GERAIS

#### Artigo 5.º

#### Obrigações dos Estados-Membros

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

A notificação das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado deve incluir o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, e o respetivo domínio de competência. A Comissão publica no seu sítio *web* a lista das entidades homologadoras, bem como os respetivos dados.

2. Os Estados-Membros só devem autorizar a colocação no mercado, a matrícula e a entrada em circulação de veículos, componentes e unidades técnicas que cumpram as prescrições do presente regulamento.

3. Os Estados-Membros não devem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação na estrada de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por motivos relacionados com aspetos da sua construção e funcionamento abrangidos pelo presente regulamento, se cumprirem as prescrições nele previstas.

4. Os Estados-Membros devem organizar e levar a cabo ações de fiscalização do mercado e inspeções de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que entram no mercado, nos termos do capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

#### Artigo 6.º

#### Obrigações das entidades homologadoras

1. As entidades homologadoras devem assegurar que os fabricantes que apresentam um pedido de homologação cumprem as obrigações que sobre eles impendem por força do presente regulamento.

2. As entidades homologadoras devem homologar apenas os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que cumpram as prescrições do presente regulamento.

#### Artigo 7.º

#### Medidas de fiscalização do mercado

1. No caso dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas homologados, as autoridades de fiscalização do mercado devem realizar as inspeções documentais adequadas, a uma escala apropriada, tendo em conta os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos, reclamações e outras informações.

As autoridades de fiscalização do mercado podem exigir aos operadores económicos a apresentação de documentação e informações que considerem necessárias para o exercício das suas funções.

Caso os operadores económicos apresentem certificados de conformidade, as autoridades de fiscalização do mercado devem tê-los em devida conta.

2. No caso das peças e equipamento diferentes dos abrangidos pelo n.º 1 do presente artigo, aplica-se na íntegra o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

#### Artigo 8.º

#### Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por eles produzidos, ao serem colocados no mercado ou postos em circulação, foram fabricados e homologados em conformidade com os requisitos enunciados no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento.

2. No caso de homologação multifaseada, cada fabricante é responsável pela homologação e pela conformidade da produção dos sistemas, componentes ou unidades técnicas acrescentados na fase de acabamento do veículo em que intervém. O fabricante que altere componentes ou sistemas já homologados em fases anteriores é responsável pela homologação e pela conformidade da produção dos componentes e sistemas alterados.

3. Os fabricantes que modifiquem o veículo incompleto de tal modo que o veículo passe a classificar-se numa categoria diferente de veículo, com a alteração das prescrições legais já avaliadas numa fase anterior da homologação, são também responsáveis por garantir a conformidade com as prescrições aplicáveis à categoria de veículos em que se insere o veículo modificado.

4. Para efeitos de homologação dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas abrangidos pelo presente regulamento, os fabricantes estabelecidos fora do território da União devem nomear um único representante estabelecido no território da União para os representar junto da entidade homologadora.

5. Para efeitos de fiscalização do mercado, os fabricantes estabelecidos fora do território da União podem nomear ainda um único representante estabelecido no território da União, que pode ser o representante mencionado no n.º 4 ou um outro representante.

6. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspetos do procedimento de homologação e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estarem ou não envolvidos diretamente em todas as fases do fabrico de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.

7. De acordo com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, os fabricantes devem assegurar a existência de procedimentos para manter a conformidade da produção em série com o modelo homologado. Devem ser tidas em conta as modificações efetuadas no projeto ou nas características de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, bem como as alterações dos requisitos que constituíram a referência para a comprovação da conformidade de um produto, nos termos do Capítulo VI.

8. Para além da marcação regulamentar e das marcações de homologação afixadas nos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por eles produzidos, em conformidade com o disposto no artigo 34.º, os fabricantes devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto na União nos veículos, componentes ou unidades técnicas disponibilizados no mercado ou, se tal não for possível, na embalagem ou num documento que acompanhe esses componentes ou unidades técnicas.

9. Os fabricantes devem assegurar que, enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos definidos no presente regulamento.

#### Artigo 9.º

##### **Obrigações dos fabricantes relativamente aos seus produtos que não estejam em conformidade ou que constituam um risco grave**

1. Os fabricantes que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica, que tenha sido colocado no mercado ou que tenha entrado em circulação, não é conforme ao disposto no presente regulamento ou nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, devem tomar imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, ou proceder à respetiva retirada ou recolha do mercado, se tal for considerado conveniente.

O fabricante deve informar de imediato a autoridade competente que concedeu a homologação, fornecendo-lhe pormenores, designadamente, sobre a não conformidade de quaisquer medidas corretivas adotadas.

2. Caso um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresente um risco grave, os fabricantes devem informar imediatamente as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento foi disponibilizado no mercado ou entrou em circulação, fornecendo-lhes informações pormenorizadas especialmente no que se refere à não conformidade e às medidas corretivas aplicadas.

3. Os fabricantes devem conservar o dossiê de homologação referido no artigo 24.º, n.º 10, e adicionalmente o fabricante do veículo deve manter uma cópia dos certificados de conformidade referidos no artigo 33.º à disposição das entidades homologadoras por um período de dez anos após a colocação de um veículo no mercado, e por um período de cinco anos após a colocação no mercado de um sistema, componente ou unidade técnica.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os fabricantes devem facultar a essa autoridade, por intermédio da entidade homologadora, uma cópia do certificado de homologação UE ou da autorização a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 46.º comprovativo da conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica, numa língua que essa autoridade possa compreender facilmente. Os fabricantes devem cooperar com a autoridade nacional em qualquer ação adotada em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, a fim de eliminar os riscos decorrentes dos seus veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que foram colocados no mercado, matriculados ou que entraram em circulação.

#### Artigo 10.º

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

O representante do fabricante para efeitos de fiscalização do mercado deve praticar os atos definidos no mandato conferido pelo fabricante. Esse mandato deve permitir a um representante, no mínimo:

- a) Ter acesso ao dossiê de fabrico referido no artigo 22.º e aos certificados de conformidade referidos no artigo 33.º, para que possam ser colocados à disposição das entidades homologadoras por um período de dez anos após a colocação de um veículo no mercado, e por um período de cinco anos após a colocação no mercado de um sistema, componente ou unidade técnica.
- b) Mediante pedido fundamentado de uma entidade homologadora, facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica;
- c) Cooperar com as entidades homologadoras ou as autoridades de fiscalização do mercado, a pedido destas, em qualquer ação adotada para eliminar os riscos graves decorrentes dos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento abrangidos pelo seu mandato.

*Artigo 11.º***Obrigações dos importadores**

1. Os importadores apenas devem colocar no mercado veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenham obtido a homologação UE ou que cumpram plenamente os requisitos para obtenção da homologação nacional, ou peças e equipamento inteiramente sujeitos aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

2. Antes da colocação no mercado de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica com homologação, os importadores devem certificar-se de que existe um dossiê de homologação que cumpre artigo 24.º, n.º 10, e de que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresenta a marcação de homologação exigida e cumpre o artigo 8.º, n.º 8. No caso de um veículo, o importador deve certificar-se de que o mesmo vem acompanhado do certificado de conformidade exigido.

3. Caso os importadores considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento não está conforme aos requisitos do presente regulamento e, nomeadamente, que não corresponde à respetiva homologação ou abrigo do mesmo regulamento, não devem colocar no mercado, autorizar a sua entrada em circulação ou matricular o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica em causa, enquanto a sua conformidade não esteja garantida. Além disso, caso considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento em questão pode representar um risco grave, devem informar o fabricante e as autoridades de fiscalização do mercado. No caso dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas com homologação, devem igualmente informar a entidade homologadora que concedeu a homologação para o efeito.

4. Os importadores devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto no veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento ou, se tal não for possível, no caso de um sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, na respetiva embalagem ou num documento que acompanhe o sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento.

5. Os importadores devem assegurar que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica é acompanhado(a) das instruções e informações, na língua oficial ou nas línguas oficiais dos Estados-Membros em questão, nos termos do artigo 51.º.

6. Enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, os importadores devem assegurar que as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

7. Se considerar apropriado, em função do risco grave que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresenta, os importadores devem, a fim de proteger a saúde e segurança dos consumidores, investigar e, se necessário,

conservar um registo das reclamações e recolhas de veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento e manter os distribuidores informados dessas ações de controlo.

*Artigo 12.º***Obrigações dos importadores relativamente aos seus produtos que não estejam em conformidade ou que representem um risco grave**

1. Os importadores que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica que tenham colocado no mercado não é conforme ao disposto no presente regulamento devem tomar imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa ou proceder à respetiva retirada ou recolha, se tal for considerado conveniente.

2. Se um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento representar um risco grave, os importadores devem informar imediatamente o fabricante, as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado tenham colocado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento. O importador deve também informá-los de quaisquer medidas tomadas e fornecer informações pormenorizadas especialmente no que se refere ao risco grave e às medidas corretivas aplicadas pelo fabricante.

3. Durante um período de dez anos após a colocação de um veículo no mercado e durante um período de cinco anos a partir da colocação no mercado de um sistema, componente ou unidade técnica, os importadores devem manter uma cópia do certificado de conformidade à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado e assegurar que o dossiê de homologação mencionado no artigo 24.º, n.º 10, possa ser facultado a essas autoridades, mediante pedido.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os importadores devem facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias, numa língua que essa autoridade possa compreender facilmente, para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica. Os importadores devem cooperar com a referida autoridade, a pedido desta, no que diz respeito a qualquer ação tomada para eliminar os riscos decorrentes de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que tenham colocado no mercado.

*Artigo 13.º***Obrigações dos distribuidores**

1. Quando disponibilizarem um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento no mercado, os distribuidores devem agir com a devida diligência em relação aos requisitos do presente regulamento.

2. Antes da disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, os distribuidores devem verificar se o veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresenta a placa regulamentar ou a marcação de homologação exigida, se vem acompanhado dos documentos e das instruções e informações de segurança necessários, na língua oficial ou nas línguas oficiais do Estado-Membro em cujo mercado o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica deva ser disponibilizado e, ainda, se o importador e o fabricante cumpriram os requisitos previstos no artigo 11.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 34.º, n.ºs 1 e 2.

3. Os distribuidores devem assegurar que, enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

#### Artigo 14.º

#### **Obrigações dos distribuidores relativamente aos seus produtos que não estejam em conformidade ou que representem um risco grave**

1. Sempre que os distribuidores considerem ou tenham motivos para crer que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica não é conforme aos requisitos do presente regulamento, não devem disponibilizar no mercado ou matricular ou pôr em circulação o veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa enquanto a conformidade não esteja garantida.

2. Os distribuidores que considerem ou tenham motivos para crer que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica que tenham disponibilizado no mercado ou matriculado ou por cuja entrada em circulação sejam responsáveis não é conforme ao disposto no presente regulamento, devem informar do facto o fabricante ou o representante do fabricante, a fim de garantir que sejam tomadas as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa ou proceder à respetiva recolha, se apropriado, em conformidade com o disposto no artigo 9.º, n.º 1, ou no artigo 12.º, n.º 1.

3. Se o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento representar um risco grave, os distribuidores devem informar imediatamente o fabricante, o importador, as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado tenham disponibilizado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento. O distribuidor deve também informá-los de quaisquer medidas tomadas e fornecer informações pormenorizadas especialmente no que se refere ao risco grave e às medidas corretivas aplicadas pelo fabricante.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os distribuidores devem assegurar que o fabricante fornece à autoridade nacional as informações especificadas no artigo 9.º, n.º 4, ou que o importador fornece à autoridade nacional as informações especificadas no artigo 12.º, n.º 3. Os distribuidores

devem cooperar com essa autoridade, a seu pedido, em qualquer medida tomada em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos decorrentes do veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que disponibilizaram no mercado.

#### Artigo 15.º

#### **Situações em que os deveres dos fabricantes se aplicam aos importadores e aos distribuidores**

Para efeitos do presente regulamento, um importador ou distribuidor deve ser considerado um fabricante e está sujeito às mesmas obrigações que este nos termos dos artigos 8.º a 10.º, sempre que disponibilize no mercado, matricule, ou seja responsável pela entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica sob o seu nome comercial ou marca, ou sempre que modifique um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, de tal modo que a conformidade com os requisitos aplicáveis possa ser afetada.

#### Artigo 16.º

#### **Identificação dos operadores económicos**

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

- a) Qualquer operador económico que lhes tenha fornecido um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;
- b) Qualquer operador económico a quem tenham fornecido um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento.

### CAPÍTULO III

#### **PRESCRIÇÕES SUBSTANTIVAS**

#### Artigo 17.º

#### **Requisitos aplicáveis à segurança funcional dos veículos**

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos são concebidos, construídos e montados a fim de minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e demais pessoas na área envolvente do veículo.

2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis enunciados no presente regulamento, incluindo os requisitos relativos aos seguintes elementos:

- a) Integridade da estrutura do veículo;
- b) Sistemas de ajuda ao controlo do veículo pelo condutor, nomeadamente no que respeita aos sistemas de direção e travagem, inclusive sistemas avançados de travagem e sistemas de controlo eletrónico de 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) Proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios da cabeça, cintos de segurança, portas do veículo;
- f) Exterior do veículo e acessórios;
- g) Compatibilidade eletromagnética;
- h) Avisadores sonoros;
- i) Sistemas de aquecimento;
- j) Dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada;
- k) Sistemas de identificação do veículo;
- l) Massas e dimensões;
- m) Segurança elétrica, incluindo eletricidade estática;
- n) Dispositivo de proteção da retaguarda;
- o) Proteção lateral;
- p) Plataformas de carga;
- q) Dispositivos de reboque;
- r) Pneus;
- s) Sistemas antiprojeção.
- t) Veio de marcha atrás;
- u) Lagartas;
- v) Acoplamentos mecânicos, incluindo proteção contra erros de adaptação.

3. Os componentes de veículos, cujos riscos de natureza elétrica sejam abrangidos pelos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento, não estão sujeitos à Diretiva 2006/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros no domínio do material elétrico destinado a ser utilizado dentro de certos limites de tensão <sup>(1)</sup>.

4. Os requisitos referidos nos n.ºs 1 e 2 aplicam-se a veículos e a sistemas, componentes e unidades técnicas a destinados a esses veículos, desde que sejam aplicáveis nos termos do Anexo I.

5. No intuito de assegurar que se alcança um elevado nível de segurança funcional, a Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 71.º, atos delegados relativos às prescrições técnicas detalhadas, incluindo procedimentos de ensaio e valores-limite, se for caso disso, para as matérias enumeradas no

n.º 2 do presente artigo. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

Estas especificações técnicas detalhadas devem ser de molde a aumentar ou, pelo menos, manter o nível de segurança funcional previsto pelas diretivas referidas no artigo 76.º, n.º 1, e no artigo 77.º, e assegurar que:

- a) Os veículos com uma velocidade máxima superior a 40 km/h oferecem um nível de segurança funcional no que respeita ao desempenho dos travões e, quando apropriado, aos sistemas de travagem antibloqueio, equivalente ao dos veículos a motor e seus reboques;
- b) A pressão máxima de contacto que os pneumáticos ou as lagartas exercem no piso duro da estrada não excede os 0,8 MPa

#### Artigo 18.º

##### Prescrições em matéria de segurança no trabalho

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos são concebidos, fabricados e montados a fim de minimizar o risco de lesões nas pessoas que trabalham no ou com o veículo.

2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem as prescrições aplicáveis enunciadas no presente regulamento, incluindo as prescrições relativas aos seguintes elementos:

- a) Estruturas de proteção em caso de capotagem («ROPS»);
- b) Estruturas de proteção contra a queda de objetos («FOPS»);
- c) Bancos dos passageiros;
- d) Exposição do condutor ao nível de ruído;
- e) Banco do condutor;
- f) Espaço de manobra e acesso ao lugar de condução, incluindo proteção contra o risco de escorregar, tropeçar ou cair;
- g) Tomadas de força;
- h) Proteção dos elementos motores;
- i) Pontos de fixação dos cintos de segurança;
- j) Cintos de segurança;
- k) Proteção do condutor contra a penetração de objetos (*Operator Protection Structures* «OPS» – estruturas de proteção de operadores);
- l) Proteção do condutor contra substâncias perigosas;
- m) Proteção contra exposição a elementos ou materiais a temperaturas extremas;

<sup>(1)</sup> JO L 374 de 27.12.2006, p. 10.

- n) Manual do utilizador;
- o) Controlos, incluindo segurança e fiabilidade dos sistemas de comando, dispositivos de paragem de emergência e automática;
- p) Proteção contra riscos mecânicos diferentes dos mencionados nas alíneas a), b), g) e k), incluindo proteção contra superfícies rugosas, arestas e ângulos vivos, rutura de tubagens rígidas e flexíveis que transportam fluidos e movimento incontrolado do veículo;
- q) Exploração e manutenção, incluindo limpeza segura do veículo;
- r) Protetores e dispositivos de proteção;
- s) Informações, avisos e marcações;
- t) Materiais e produtos;
- u) Baterias.

3. Os requisitos referidos nos n.ºs 1 e 2 aplicam-se a veículos e a sistemas, componentes e unidades técnicas a destinados a esses veículos, desde que sejam aplicáveis nos termos do Anexo I.

4. No intuito de assegurar que se alcança um elevado nível de segurança no trabalho, a Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 71.º, atos delegados relativos às prescrições técnicas detalhadas, incluindo procedimentos de ensaio e valores-limite, se for caso disso, para as matérias enumeradas no n.º 2 do presente artigo. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

Essas especificações técnicas detalhadas devem ser de molde a aumentar ou, pelo menos, a manter o nível de segurança no trabalho previsto nas diretivas referidas no artigo 76.º, n.º 1, e no artigo 77.º, tendo em conta a ergonomia (incluindo proteção contra a má utilização previsível, facilidade de utilização dos sistemas de comando, acessibilidade dos comandos para evitar a sua ativação involuntária, adaptação da interface homem/veículo às características previsíveis da intervenção do condutor vibrações, e a intervenção do operador), a estabilidade e a segurança contra incêndios.

#### Artigo 19.º

##### Prescrições em matéria de desempenho ambiental

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos são concebidos, fabricados e montados de modo a minimizar o impacto no ambiente.

2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem as prescrições aplicáveis enunciadas no presente regulamento, incluindo as prescrições relativas aos seguintes elementos:

- a) Emissões de poluentes;
- b) Níveis sonoros no exterior.

3. Aplicam-se os valores-limite específicos, procedimentos e prescrições de ensaio para emissões de poluentes previstos para as máquinas móveis na Diretiva 97/68/CE.

4. Os valores-limite para os níveis sonoros no exterior não excedem os seguintes níveis:

- a) 89 dB(A) para os tratores com uma massa sem carga em ordem de marcha, com um peso superior a 1 500 kg;
- b) 85 dB(A) para os tratores com uma massa sem carga em ordem de marcha, com um peso igual ou inferior a 1 500 kg.

Estes valores devem ser medidos com os procedimentos de ensaio estabelecidos nos atos delegados referidos no n.º 6.

5. Os requisitos referidos nos n.ºs 1 e 2 aplicam-se a veículos e a sistemas, componentes e unidades técnicas a destinados a esses veículos, desde que sejam aplicáveis nos termos do Anexo I.

6. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 71.º, atos delegados relativos aos requisitos técnicos pormenorizados respeitantes aos níveis sonoros no exterior, incluindo os procedimentos de ensaio, e à instalação num veículo de motores que tenham sido homologados no que respeita a emissões poluentes, bem como às disposições conexas respeitantes à flexibilidade, a fim de velar por que seja atingido um elevado nível de desempenho ambiental. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

Esses requisitos técnicos específicos devem ser de molde a aumentar ou, pelo menos, a manter, o nível de desempenho ambiental previsto nas diretivas referidas no artigo 76.º, n.º 1, e, quando aplicável, no artigo 77.º.

#### CAPÍTULO IV

##### PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

#### Artigo 20.º

##### Procedimentos de homologação UE

1. Ao requerer a homologação de um veículo completo, o fabricante pode optar por um dos seguintes procedimentos:

- a) Homologação fase a fase;
- b) Homologação unifaseada;
- c) Homologação mista.

Além disso, o fabricante pode optar pela homologação multifaseada.

Para a homologação de sistemas, componentes ou unidades técnicas, aplica-se o procedimento de homologação unifaseada.

2. O procedimento de homologação fase a fase deve consistir na obtenção, em diversas fases, da totalidade dos certificados de homologação UE dos sistemas, componentes e unidades técnicas que fazem parte do veículo, que culmina, na fase final do procedimento, na homologação de veículo completo.

3. A homologação unifaseada deve consistir na homologação do veículo no seu todo numa única operação.

4. A homologação mista é um procedimento de homologação fase a fase, no qual se obtém uma ou mais homologações dos sistemas na fase final de homologação do veículo no seu todo, sem que seja necessário emitir o certificado de homologação UE para esses sistemas.

5. Na homologação multifaseada, uma ou mais entidades homologadoras certificam que, consoante o estado de acabamento, um modelo de veículo incompleto ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento.

Deve ser concedida homologação multifaseada aos modelos de veículos incompletos ou completados que estejam em conformidade com as informações contidas no dossiê de fabrico, previsto no artigo 22.º, e que cumpram os requisitos técnicos estabelecidos nos atos aplicáveis enumerados no Anexo I, tendo em conta o estado de acabamento do veículo.

6. A homologação para a fase final de acabamento deve ser concedida unicamente depois de a entidade homologadora ter verificado que o veículo homologado na fase final cumpre nesse momento todas as prescrições técnicas aplicáveis. Tal deve incluir um controlo documental de todas as prescrições abrangidas por uma homologação para um veículo incompleto concedida no decurso de um procedimento multifaseado, mesmo que tenha sido concedida para uma outra categoria ou subcategoria de veículo.

7. A escolha do procedimento de homologação não afeta as prescrições regulamentares substantivas aplicáveis que o modelo de veículo homologado tem de cumprir no momento da emissão da homologação de veículo completo.

8. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 71.º, atos delegados sobre as regras de execução relativas aos procedimentos de homologação. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### Artigo 21.º

##### **Pedido de homologação**

1. O pedido de homologação deve ser apresentado pelo fabricante à entidade homologadora.

2. Para cada modelo de veículo, tipo de sistema, componente ou unidade técnica, só pode ser apresentado um único pedido junto de um único Estado-Membro.

3. Para cada tipo a homologar, deve ser apresentado um pedido separado.

#### Artigo 22.º

##### **Dossiê de fabrico**

1. O requerente deve fornecer à entidade homologadora um dossiê de fabrico.

2. O dossiê de fabrico deve incluir os seguintes elementos:

- a) Uma ficha de informação;
- b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informação;
- c) Para os veículos, uma indicação do(s) procedimento(s) escolhido(s) nos termos do artigo 20.º, n.º 1;
- d) Todas as informações adicionais requeridas pela entidade homologadora no contexto do procedimento de pedido de homologação.

3. O dossiê de fabrico pode ser fornecido em suporte papel ou num suporte eletrónico que seja aceite pelo serviço técnico e pela entidade homologadora.

4. A Comissão deve elaborar modelos para a ficha de informação e para o dossiê de fabrico por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### Artigo 23.º

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

1. Um pedido de homologação fase a fase deve ser acompanhado de um dossiê de fabrico nos termos do artigo 22.º e por todo o conjunto de certificados de homologação requeridos por cada um dos atos aplicáveis enumerados no Anexo I.

No caso da homologação de um sistema, de um componente ou de uma unidade técnica, em conformidade com o disposto nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no Anexo I, a entidade homologadora tem acesso ao respetivo dossiê de fabrico até à data em que a homologação for concedida ou recusada.

2. O pedido de homologação unifaceada deve ser acompanhado por um dossiê de fabrico, previsto no artigo 22.º, que inclui as informações relevantes nos termos dos atos de execução adotados por força do presente regulamento relativamente aos atos aplicáveis.

3. No caso do procedimento de homologação mista, o dossiê de fabrico deve ser acompanhado de um ou mais certificados de homologação requeridos nos termos de cada um dos atos enumerados no Anexo I, e deve incluir, na medida em que não seja apresentado nenhum certificado de homologação, a informação pertinente de acordo com os atos de execução adotados por força do presente regulamento, em relação àqueles atos aplicáveis.

4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3, devem apresentar-se as seguintes informações para efeitos da homologação multifaseada:

- a) Na primeira fase, as partes do dossiê de fabrico e os certificados de homologação UE requeridos que correspondem ao estado de acabamento do veículo de base;
- b) Na segunda fase e fases subsequentes, as partes do dossiê de fabrico e os certificados de homologação UE que correspondem à fase de fabrico em curso, bem como uma cópia do certificado de homologação UE relativo ao veículo emitido na fase de fabrico precedente e informações pormenorizadas e completas sobre quaisquer modificações ou equipamento adicionais que o fabricante incorporar no veículo;

A informação especificada nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo do presente número pode ser fornecida nos termos do n.º 3.

5. A entidade homologadora pode, mediante pedido fundamentado, impor ao fabricante a prestação de informações suplementares necessárias para possibilitar uma tomada de decisão sobre os ensaios exigidos ou para facilitar a realização desses ensaios.

## CAPÍTULO V

### REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

#### Artigo 24.º

##### Disposições gerais

1. As entidades homologadoras só devem conceder uma homologação UE depois de se assegurarem de que os procedimen-

tos de conformidade da produção referidos no artigo 28.º foram realizados e de que o modelo de veículo, sistema, componente ou unidade técnica cumprem as prescrições aplicáveis.

2. A homologação UE deve ser concedida em conformidade com o presente capítulo.

3. Se uma entidade homologadora considerar que um modelo de veículo, sistema, componente ou unidade técnica, muito embora fabricado em conformidade com as disposições aplicáveis, representa um risco grave para a segurança ou pode prejudicar gravemente o ambiente ou a saúde pública ou representa um risco para a segurança no trabalho, pode recusar-se a conceder a homologação UE. Nesse caso, deve informar imediatamente desse facto as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão, enviando um dossiê detalhado em que se explicam as razões da decisão e se apresentam as competentes provas.

4. Os certificados de homologação UE devem ser numerados segundo um sistema harmonizado definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

5. A entidade homologadora deve, no prazo de um mês a contar da emissão do certificado de homologação UE, enviar às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros um exemplar do certificado de homologação UE, juntamente com os seus anexos, para cada modelo de veículo que tiver homologado, através de um sistema de intercâmbio eletrónico seguro e comum. O exemplar pode também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

6. A entidade homologadora deve informar de imediato as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros de qualquer decisão de recusa ou de revogação da homologação de um veículo, bem como dos fundamentos de tal decisão.

7. A entidade homologadora deve enviar trimestralmente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE dos sistemas, componentes ou unidades técnicas que tiver concedido, alterado, recusado ou revogado durante o período precedente.

8. Caso uma entidade homologadora de outro Estado-Membro assim o solicite, a entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE deve enviar a essa entidade homologadora, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, um exemplar do certificado de homologação UE solicitado, juntamente com os seus anexos, através de um sistema de intercâmbio eletrónico seguro e comum. O exemplar pode também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

9. Caso a Comissão o solicite, a entidade homologadora deve enviar a informação referida nos n.ºs 5 a 8 também à Comissão.

10. A entidade homologadora deve elaborar um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico, acompanhado dos relatórios de ensaio e de todos os outros documentos apensos pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas funções. O dossiê de homologação deve conter um índice do seu conteúdo, devidamente numerado ou marcado por forma a identificar claramente todas as páginas e cada documento deve ser concebido de molde a registar as fases sucessivas de gestão da homologação UE, em particular, as datas das revisões e das atualizações. A entidade homologadora deve conservar as informações contidas no dossiê de homologação durante um período de dez anos a contar do termo da validade da homologação em questão.

#### Artigo 25.º

### Disposições especiais relativas ao certificado de homologação UE

1. O certificado de homologação UE deve conter, como anexos, os seguintes elementos:

- a) O dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, n.º 10;
- b) Os resultados dos ensaios;
- c) Os nomes e assinaturas das pessoas autorizadas a assinar certificados de conformidade e uma declaração relativa às respetivas funções na empresa;
- d) No caso de uma homologação UE de veículo completo, um modelo preenchido do certificado de conformidade.

2. O certificado de homologação deve ser elaborado com base no formulário definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

3. No que diz respeito a cada modelo de veículo, a entidade homologadora deve:

- a) Preencher todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, bem como a ficha de resultados dos ensaios apensa;
- b) Compilar o índice do dossiê de homologação;

c) Entregar de imediato ao requerente o certificado preenchido, juntamente com os seus anexos.

A Comissão deve definir o modelo da ficha de resultados dos ensaios referida na alínea a) por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

4. No caso de uma homologação UE que, em aplicação do artigo 35.º, tenha sido objeto de restrições quanto à validade ou de isenções da aplicação de determinadas disposições do presente regulamento ou dos atos delegados ou de execução por força do presente regulamento, essas restrições ou isenções devem ser especificadas no certificado de homologação UE.

5. Se o fabricante optar por um procedimento de homologação mista, a entidade homologadora deve indicar no dossiê de homologação as referências aos relatórios de ensaio estabelecidos por meio dos atos de execução referidos no artigo 27.º, n.º 1, em relação aos quais não exista certificado de homologação UE.

6. Se o fabricante optar por um procedimento de homologação unifaseada, a entidade homologadora deve estabelecer uma lista de prescrições ou atos aplicáveis e juntar essa lista ao certificado de homologação UE. A Comissão deve adotar o modelo para essa lista por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### Artigo 26.º

### Disposições especiais aplicáveis a sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Deve ser concedida a homologação UE a um sistema que corresponda às características descritas no dossiê de fabrico e que cumpra as prescrições técnicas previstas nos atos aplicáveis enumerados no Anexo I.

2. Deve ser concedida a homologação UE de uma componente ou unidade técnica a um componente ou unidade técnica que corresponda às características descritas no dossiê de fabrico e que cumpra as prescrições técnicas previstas nos atos aplicáveis enumerados na lista do Anexo I.

3. Se os componentes ou as unidades técnicas, independentemente de se destinarem à reparação, assistência ou manutenção, estiverem igualmente abrangidos por uma homologação de sistema de um veículo, não é necessária uma homologação adicional do componente ou da unidade técnica, salvo disposição em contrário prevista nos atos aplicáveis constantes da lista do Anexo I.

4. Se um componente ou uma unidade técnica cumprir a sua função ou apresentar uma característica específica apenas em ligação com outras partes do veículo, possibilitando, por conseguinte, a verificação do cumprimento das prescrições apenas quando o componente ou a unidade técnica estiver a funcionar em conjunto com essas outras partes do veículo, o âmbito da homologação UE do componente ou da unidade técnica deve ser restringido em conformidade.

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

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

#### Artigo 27.º

##### Ensaaios exigidos para a homologação UE

1. O cumprimento das prescrições técnicas previstas no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo I deve ser demonstrado por meio de ensaios adequados, realizados por serviços técnicos designados para o efeito.

Os procedimentos de ensaio referidos no primeiro parágrafo e o equipamento específico e instrumentos necessários para a realização desses ensaios devem ser os estabelecidos nos atos aplicáveis enumerados no Anexo I.

O modelo de relatório de ensaios deve ser definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

2. O fabricante deve pôr à disposição da entidade homologadora o número de veículos, componentes ou unidades técnicas exigido ao abrigo dos atos aplicáveis enumerados no Anexo I, para realizar os ensaios requeridos.

3. Os ensaios exigidos devem ser realizados em veículos, componentes e unidades técnicas representativos do modelo ou tipo a homologar.

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

4. Na condição de que a entidade homologadora concorde, os métodos de ensaio virtual podem ser utilizados como alternativas aos métodos de ensaio referidos no n.º 1, a pedido do fabricante, relativamente às prescrições estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 6.

5. Os métodos de ensaio virtual devem cumprir as condições enunciadas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 6.

6. A fim de garantir que os resultados obtidos através de ensaios virtuais são tão significativos como os obtidos através de ensaios físicos, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 71.º, relativos às prescrições que podem ser passíveis de ensaio virtual e às condições em que os ensaios virtuais devem ser realizados. Ao adotar esses atos delegados, a Comissão deve basear-se nos requisitos e procedimentos previstos no anexo XVI da Diretiva 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») <sup>(1)</sup>, conforme apropriado.

#### Artigo 28.º

##### Medidas relativas à conformidade da produção

1. Uma entidade homologadora que conceda uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as medidas adequadas para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção vão estar em conformidade com o modelo ou tipo homologado.

2. Uma entidade homologadora que conceda uma homologação de veículo completo deve tomar as medidas necessárias para verificar se os certificados de conformidade emitidos pelo fabricante são conformes com o disposto no artigo 33.º. Para o efeito, a entidade homologadora deve verificar se um número suficiente de amostras dos certificados de conformidade cumpre o disposto no artigo 33.º e se o fabricante tomou as medidas adequadas para assegurar que os dados contidos nos certificados de conformidade são corretos.

3. Uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias relativas a essa homologação para verificar relativas a essa homologação, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as medidas referidas nos n.ºs 1 e 2 continuam a ser adequadas de forma a que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuarão a estar em conformidade com o modelo ou tipo homologado e os certificados de conformidade continuarão a cumprir o disposto no artigo 33.º.

<sup>(1)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

4. Para verificar se um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica são conformes ao modelo ou tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE pode realizar qualquer das inspeções ou ensaios, necessários para a homologação UE em amostras recolhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas instalações de produção.

5. Caso uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE apure que as medidas referidas nos n.ºs 1 e 2 não são aplicadas, se afastam significativamente das disposições e planos de controlo aprovados, deixaram de ser aplicadas ou já não são consideradas adequadas, embora a produção prossiga, deve tomar as medidas necessárias para garantir que o procedimento relativo à conformidade da produção seja aplicado de forma correta ou então deve revogar a homologação.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 71.º, no que diz respeito às medidas pormenorizadas relativas à conformidade da produção. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

## CAPÍTULO VI

### ALTERAÇÃO DAS HOMOLOGAÇÕES UE

#### Artigo 29.º

##### Disposições gerais

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

Essa entidade homologadora deve decidir qual dos procedimentos previstos no artigo 30.º deve ser adotado.

Caso seja necessário, a entidade homologadora pode decidir, em consulta com o fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação UE.

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

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

Os procedimentos referidos no artigo 30.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspeções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que as prescrições para a homologação UE continuam a ser cumpridas.

#### Artigo 30.º

##### Revisões ou extensões das homologações UE

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

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

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

- Forem necessárias novas inspeções ou novos ensaios;
- Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos;
- Forem aplicáveis novos requisitos, ao abrigo de qualquer um dos atos enumerados no Anexo I, ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, componente ou unidade técnica homologados.

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

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

4. Não é necessário alterar a homologação de um veículo se os novos requisitos referidos no n.º 2, alínea c), forem, de um ponto de vista técnico, irrelevantes para esse modelo de veículo ou disserem respeito a categorias de veículos nas quais o veículo em questão não se insere.

#### Artigo 31.º

##### Emissão e notificação das alterações

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

2. No caso de uma revisão, a entidade homologadora deve entregar de imediato ao requerente os documentos revistos ou a versão consolidada e atualizada, consoante os casos, incluindo o índice revisto do dossiê de homologação.

3. A entidade homologadora deve notificar qualquer alteração de um certificado de homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 24.º

#### CAPÍTULO VII

### VALIDADE DA HOMOLOGAÇÃO UE

#### Artigo 32.º

#### Caducidade

1. As homologações UE devem ser concedidas por um prazo de validade ilimitado.
2. A homologação UE de um veículo caduca em cada uma das seguintes situações:
  - a) Novos requisitos aplicáveis ao modelo de veículo homologado tornaram-se obrigatórios para a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, não sendo possível atualizar a homologação em conformidade;
  - b) A produção do veículo homologado cessou de modo voluntário e definitivo;
  - c) A validade da homologação expirou por força de uma restrição nos termos do artigo 35.º, n.º 6;
  - d) A homologação foi revogada nos termos do artigo 28.º, n.º 5, do artigo 44.º, n.º 1, ou do artigo 47.º, n.º 4.
3. Caso uma única variante de um modelo ou uma versão de uma variante caduque, a caducidade da homologação UE do veículo é limitada à variante ou versão em causa.
4. Quando cessar definitivamente a produção de um determinado modelo de veículo, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE do veículo.

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

5. Sem prejuízo do n.º 4, caso a homologação UE de um veículo caduque, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

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

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

#### CAPÍTULO VIII

### CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

#### Artigo 33.º

#### Certificado de conformidade

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

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

Durante um período de dez anos a contar da data de fabrico do veículo, o fabricante do veículo deve emitir, a pedido do proprietário do veículo, um duplicado do certificado de conformidade, contra apagamento de um montante que não pode ser superior ao respetivo custo de emissão. A palavra «duplicado» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todos os duplicados do certificado.

2. O fabricante deve usar o modelo de certificado de conformidade adotado pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O certificado de conformidade é concebido por forma a impedir falsificações. Para o efeito, os atos de execução devem prever que o papel utilizado no certificado deve ser protegido por vários recursos de segurança referentes à impressão. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

3. O certificado de conformidade deve ser redigido, pelo menos, numa das línguas oficiais da União. Qualquer Estado-Membro pode solicitar que o certificado de conformidade seja traduzido para a sua ou as suas próprias línguas oficiais.

4. A(s) pessoa(s) autorizada(s) a assinar certificados de conformidade deve(m) pertencer à organização do fabricante e deve(m) estar devidamente autorizada(s) pela administração a assumir plenamente a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção, ou à conformidade da produção, do veículo.



5. O certificado de conformidade deve ser preenchido na sua totalidade e não deve conter quaisquer restrições relativas à utilização de um veículo, salvo as previstas no presente regulamento ou em qualquer um dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

6. No caso de um veículo incompleto ou completado, o fabricante deve, no certificado de conformidade, preencher apenas os elementos que tenham sido acrescentados ou alterados na fase de homologação em curso e, se for caso disso, anexar ao certificado todos os certificados de conformidade emitidos nas fases anteriores.

7. O certificado de conformidade deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 35.º, n.º 2, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados, homologados nos termos do artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de veículos agrícolas e florestais (homologação provisória)».

8. O certificado de conformidade descrito nos atos de execução referidos no n.º 2, deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 37.º, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados homologados em pequenas séries» e, na sua proximidade imediata, o ano de produção, seguido de um número de série entre 1 e o limite estabelecido no quadro constante do Anexo II, com indicação, para cada ano de produção, da posição do veículo em causa no âmbito dos números de produção atribuídos nesse ano.

9. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o fabricante pode transmitir o certificado de conformidade, por meios eletrónicos, à autoridade de qualquer Estado-Membro.

#### Artigo 34.º

#### **Chapa regulamentar com a marcação adequada dos veículos e marca de homologação dos componentes ou das unidades técnicas**

1. O fabricante de um veículo deve apor, em cada veículo fabricado em conformidade com o modelo homologado, uma placa regulamentar com a marcação adequada requerida pelo ato de execução aplicável, adotado por força do n.º 3.

2. O fabricante de um componente ou de uma unidade técnica, quer estes façam ou não parte de um sistema, deve apor, em cada componente ou unidade técnica fabricados em conformidade com o tipo homologado, a marca de homologação exigida pelo ato de execução aplicável adotado ao abrigo do presente regulamento ou do regulamento UNECE ou Código OCDE aplicável.

No caso de não ser exigida a marca de homologação, o fabricante deve apor, pelo menos, o seu nome comercial registado

ou marca registada, o número do tipo ou um número de identificação.

3. A placa regulamentar e a marca de homologação UE devem ser conformes ao modelo definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### CAPÍTULO IX

#### **ISENÇÕES RELATIVAS A NOVAS TECNOLOGIAS OU NOVOS CONCEITOS**

##### Artigo 35.º

#### **Isenções relativas a novas tecnologias ou novos conceitos**

1. O fabricante pode requerer uma homologação UE de veículo, sistema, componente ou unidade técnica que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais atos enumerados no Anexo I.

2. A entidade homologadora deve conceder a homologação UE referida no n.º 1 caso estejam preenchidas cumulativamente as condições seguintes:

- a) O pedido de homologação dá as razões pelas quais as novas tecnologias ou novos conceitos em questão tornam incompatíveis o sistema, o componente ou a unidade técnica com um ou mais atos enumerados no Anexo I;
- b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de segurança e de proteção ambiental da nova tecnologia e as medidas tomadas no sentido de garantir o mesmo nível de segurança e proteção ambiental, por comparação com as prescrições das quais se pretende a isenção;
- c) São apresentadas as descrições dos ensaios e dos resultados que provam que a condição da alínea b) está preenchida.

3. A concessão dessa isenção da homologação UE para novas tecnologias ou novos conceitos deve ser sujeita a autorização por parte da Comissão. Essa autorização deve ser dada por meio de um ato de execução. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2.

4. Enquanto se aguarda uma decisão da Comissão relativamente à concessão ou recusa de uma autorização, a entidade homologadora pode já emitir a homologação UE, se bem que provisória, válida apenas no território do Estado-Membro em causa, aplicável ao modelo de veículo abrangido pela derrogação requerida. A entidade homologadora deve, de imediato, informar desse facto a Comissão e demais Estados-Membros por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.

O caráter provisório e a validade territorial limitada devem ser mencionados no cabeçalho do certificado de homologação e no cabeçalho do certificado de conformidade. A Comissão pode adotar atos de execução com vista a definir modelos harmonizados para o certificado de homologação e para o certificado de conformidade para efeitos do presente número. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2.

5. Qualquer outra entidade homologadora pode decidir por escrito aceitar no território do Estado-Membro pertinente a homologação provisória a que se refere o n.º 4.

6. Se for caso disso, a autorização da Comissão referida no n.º 3 deve também especificar se está sujeita a quaisquer restrições. Em qualquer caso, a validade da homologação deve ser válida durante, pelo menos, 36 meses.

7. Se a Comissão decidir recusar a autorização, a entidade homologadora deve informar de imediato o titular da homologação provisória a que se refere o n.º 3 de que essa homologação será revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

Todavia, a matrícula, colocação no mercado ou entrada em circulação dos veículos fabricados em conformidade com a homologação provisória antes da sua revogação é permitida nos Estados-Membros que tiverem aceite a homologação provisória.

#### Artigo 36.º

##### **Subsequente de adaptação dos atos delegados e de execução**

1. Caso autorize a concessão de uma isenção ao abrigo do artigo 35.º, a Comissão deve tomar de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a isenção prevista no artigo 35.º se refira a um regulamento UNECE, a Comissão deve apresentar uma proposta de alteração ao regulamento UNECE em causa em conformidade com o procedimento previsto nos termos do Acordo de 1958 revisto.

2. Assim que os atos aplicáveis tiverem sido alterados, qualquer restrição da decisão da Comissão que autoriza a isenção deve ser revogada.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação, autorizar, por meio de uma decisão sob a forma de um ato de execução adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2, o Estado-Membro a proceder a uma extensão da homologação.

#### CAPÍTULO X

##### **VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PEQUENAS SÉRIES**

###### *Artigo 37.º*

##### **Homologação nacional de pequenas séries**

1. O fabricante pode requerer uma homologação nacional para pequenas séries de um modelo de veículo no respeito dos limites quantitativos definidos no Anexo II. Esses limites são aplicáveis à colocação no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos do modelo homologado no mercado de cada Estado-Membro num determinado ano.

Para a homologação nacional de pequenas séries, a entidade homologadora pode, se tiver motivos razoáveis para o fazer, isentar da aplicação de uma ou mais disposições do presente regulamento e uma ou mais disposições de um ou mais atos enumerados no Anexo I, desde que especifique requisitos alternativos.

2. Os requisitos alternativos referidos no n.º 1 devem assegurar um nível de segurança funcional e proteção ambiental e de segurança no trabalho equivalente, na medida do possível, ao nível assegurado pelos atos aplicáveis enumerados no Anexo I.

3. Para efeitos de homologação nacional de veículos nos termos do presente artigo, devem ser aceites os sistemas, componentes ou unidades técnicas homologados em conformidade com os atos enumerados no Anexo I.

4. O certificado de homologação para veículos homologados nos termos do presente artigo deve ser elaborado em conformidade com o modelo referido no artigo 25.º, n.º 2, mas não deve apresentar no cabeçalho a menção «certificado de homologação UE de veículo» e deve especificar o conteúdo das isenções concedidas ao abrigo do n.º 1. Os certificados de homologação devem ser numerados de acordo com o sistema de numeração harmonizado referido no artigo 24.º, n.º 4.

5. A validade da homologação nacional de pequenas séries é limitada ao território do Estado-Membro cuja entidade homologadora a concedeu.

6. Todavia, a pedido do fabricante, a entidade homologadora deve enviar, por correio registado ou por correio eletrónico, uma cópia do certificado de homologação, juntamente com os respetivos anexos, às entidades homologadoras dos Estados-Membros designados pelo fabricante.

7. No prazo de três meses a contar da receção do pedido referido no n.º 6, as entidades homologadoras dos Estados-Membros designados pelo fabricante devem decidir se aceitam ou não a homologação. Devem comunicar formalmente a sua decisão à entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries.

8. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar a homologação de âmbito nacional, a não ser que tenham motivos razoáveis para considerar que os requisitos nacionais técnicos em conformidade com os quais o veículo foi homologado não são equivalentes aos seus requisitos nacionais.

9. A pedido de um requerente que pretenda colocar no mercado ou matricular um veículo que tenha obtido noutra Estado-Membro a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries, a entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries deve fornecer à autoridade nacional do outro Estado-Membro uma cópia do certificado de homologação, incluindo o dossiê de homologação. São aplicáveis os n.ºs 7 e 8.

#### CAPÍTULO XI

### DISPONIBILIZAÇÃO NO MERCADO, MATRÍCULA OU ENTRADA EM CIRCULAÇÃO

#### Artigo 38.º

#### Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos

1. Sem prejuízo dos artigos 41.º e 44.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação UE de veículo completo ou para os quais o fabricante obteve essa homologação ao abrigo do presente regulamento só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação se forem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos do artigo 33.º.

Quando esses veículos se encontrarem incompletos, a sua disponibilização no mercado ou entrada em circulação é autorizada, mas as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela matrícula de veículos podem recusar autorizar a matrícula e a utilização em estrada de tais veículos.

2. O n.º 1 não se aplica aos veículos destinados a ser utilizados pelos serviços armados, pela defesa civil, pelos serviços de bombeiros e pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública, nem aos veículos homologados nos termos do artigo 37.º.

#### Artigo 39.º

#### Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos em fim de série

1. Podem ser disponibilizados no mercado, matriculados, ou entrar em circulação, dentro dos limites relativos às pequenas séries e do prazo fixado no n.ºs 2 e 4, os veículos conformes com o modelo de veículo cuja homologação UE tenha caducado por força do artigo 32.º.

O primeiro parágrafo é aplicável, no território da União, apenas a veículos abrangidos por uma homologação UE válida aquando da sua produção, mas cuja disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação não se verificaram antes de essa homologação UE ter caducado.

2. O n.º 1 é aplicável no caso dos veículos completos durante um período de 24 meses a contar da data em que o certificado de homologação UE tenha caducado e, no caso dos veículos completados, durante um período de 30 meses a contar da mesma data.

3. O fabricante que pretenda beneficiar do n.º 1 deve apresentar um pedido à autoridade nacional de cada Estado-Membro em que os veículos em causa devem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação. O pedido deve especificar as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos de homologação.

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

4. O número de veículos em fim de série não deve ser superior a 10 % do número de veículos matriculados durante os dois anos precedentes ou a 20 veículos por Estado-Membro, consoante o valor mais elevado.

5. Uma entrada especial que classifica o veículo como «fim de série» deve ser inserida no certificado de conformidade dos veículos colocados em circulação no âmbito deste procedimento.

6. Os Estados-Membros devem garantir que o número de veículos a disponibilizar no mercado, a matricular ou a entrar em circulação no âmbito do procedimento previsto no presente artigo é efetivamente controlado.

7. O presente artigo aplica-se apenas à cessação da produção devida à caducidade da homologação no caso referido no artigo 32.º, n.º 2, alínea a).

#### Artigo 40.º

#### Disponibilização no mercado ou entrada em circulação de componentes e unidades técnicas

1. Os componentes e as unidades técnicas só podem ser disponibilizados no mercado ou entrar em circulação se cumprirem as prescrições dos atos aplicáveis enumerados no Anexo I e estiverem corretamente marcados em conformidade com o disposto no artigo 34.º.

2. O n.º 1 não se aplica no caso de componentes ou unidades técnicas especificamente projetados ou fabricados para veículos novos não abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que beneficiem de uma isenção da aplicação de uma ou mais disposições do presente regulamento ao abrigo do artigo 35.º ou que se destinem a ser montados em veículos abrangidos por homologações concedidas ao abrigo do artigo 37.º, relativas ao componente ou unidade técnica em questão.

4. Em derrogação do n.º 1, e salvo disposição em contrário no presente regulamento ou num dos atos delegados adotados por força do presente regulamento, os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que se destinem a ser montados em veículos para os quais, à data da sua disponibilização no mercado ou entrada em circulação, a homologação não era exigida pelo presente regulamento ou pela Diretiva 2003/37/CE.

## CAPÍTULO XII

### CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

#### Artigo 41.º

#### **Procedimento a adotar para veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que representam um risco grave a nível nacional**

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

Sempre que, no decurso dessa avaliação, a entidade homologadora que concedeu a homologação verifique que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica não cumpre os requisitos previstos no presente regulamento, deve exigir imediatamente ao operador económico em causa que tome todas as medidas corretivas adequadas para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica com os requisitos mencionados ou para o retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco.

O artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 é aplicável às medidas referidas no segundo parágrafo do presente número.

2. Sempre que as entidades homologadoras considerem que a não conformidade não se limita ao território nacional, devem comunicar à Comissão e aos outros Estados-Membros os resultados da avaliação e as medidas que exigiram ao operador económico.

3. O operador económico deve garantir a aplicação de todas as medidas corretivas adequadas relativamente a todos os veí-

culos, sistemas, componentes ou todas as unidades técnicas não conformes que colocou no mercado, matriculou ou por cuja entrada em circulação na União é responsável.

4. Sempre que o operador económico em causa não adotar as medidas corretivas adequadas no prazo referido no n.º 1, segundo parágrafo, as autoridades nacionais devem tomar todas as medidas adequadas para proibir ou restringir a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes no território nacional, ou para os retirar ou recolher do mercado.

5. As autoridades nacionais devem informar imediatamente a Comissão e os outros Estados-Membros da adoção das medidas referidas no n.º 4.

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

- a) Incumprimento pelo veículo, sistema, componente ou pela unidade técnica dos requisitos relacionados com a saúde e a segurança das pessoas, a proteção do ambiente ou com outros aspetos de interesse público abrangidos pelo presente regulamento;
- b) Insuficiências nos atos aplicáveis enumerados no Anexo I.

6. Os Estados-Membros devem, no prazo de um mês, informar a Comissão e os outros Estados-Membros de quaisquer medidas adotadas e de quaisquer dados complementares de que disponham relativamente à não conformidade do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica em causa e, em caso de desacordo com a medida nacional notificada, das suas objeções.

7. Se, no prazo de um mês a contar da receção da informação referida no n.º 6 do presente artigo, não tiver sido levantada qualquer objeção por outro Estado-Membro ou pela Comissão relativamente à medida tomada por um Estado-Membro, essa medida deve ser avaliada pela Comissão nos termos do artigo 42.º.

8. Os Estados-Membros devem assegurar a aplicação de medidas restritivas adequadas em relação ao veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão, tais como a retirada imediata do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica dos seus mercados.

*Artigo 42.º***Procedimento de salvaguarda da União**

1. Se, durante o procedimento previsto no artigo 41.º, n.ºs 3 e 4, forem levantadas objeções à medida adotada por um Estado-Membro, ou se a Comissão considerar que uma medida nacional é contrária à legislação da União, a Comissão deve avaliar sem demora a medida nacional, após consulta aos Estados-Membros e ao(s) operador(es) económico(s) em causa. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 69.º, n.º 2, deve decidir se a medida nacional é ou não considerada justificada.

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

2. Se a medida nacional for considerada justificada pela Comissão, todos os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não conforme seja retirado(a) dos respetivos mercados, e devem do facto informar a Comissão. Se a medida nacional for considerada injustificada, o Estado-Membro em causa deve revogá-la ou adaptá-la, de acordo com a decisão a que se refere o n.º 1.

3. Se a medida nacional for considerada justificada e for atribuída a eventuais insuficiências do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, a Comissão deve propor as seguintes medidas adequadas:

- a) Caso estejam em questão atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, a Comissão deve propor as alterações necessárias ao ato em causa;
- b) No caso de regulamentos UNECE, a Comissão deve propor os necessários projetos de alteração dos regulamentos UNECE relevantes, em conformidade com o procedimento aplicável nos termos do Acordo de 1958 revisto.

*Artigo 43.º***Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas conformes que apresentam um risco grave**

1. Sempre que, após a avaliação prevista no artigo 41.º, n.º 1, um Estado-Membro verificar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, embora conformes aos requisitos aplicáveis ou incluindo a marcação adequada, apresentam um risco grave para segurança ou podem prejudicar gravemente o ambiente ou a saúde pública, deve exigir ao operador económico em causa que tome todas as medidas adequadas para garantir que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão, quando colocados no mercado, matriculados ou

após a sua entrada em circulação, já não apresentem esse risco, ou para retirar ou recolher do mercado o veículo, sistema, componente ou unidade técnica, num prazo razoável e proporcional à natureza do risco. O Estado-Membro pode recusar-se a matricular esses veículos até que o respetivo fabricante tome todas as medidas adequadas.

2. Para um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica referidos no n.º 1, o operador económico deve assegurar que são adotadas as medidas corretivas adequadas relativamente veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas colocados no mercado, matriculados ou que deram entrada em circulação na União.

3. O Estado-Membro a que se refere o n.º 1 deve, no prazo de um mês, informar a Comissão e os outros Estados-Membros de todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conforme, da origem e do circuito comercial do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica, da natureza do risco conexo, da natureza e duração das medidas nacionais adotadas.

4. A Comissão deve iniciar, imediatamente, consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa e, em particular, com a entidade homologadora que concedeu a homologação, a fim de proceder à avaliação das medidas nacionais tomadas. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão deve decidir se as medidas nacionais tomadas a que se refere o n.º 1 são ou não consideradas justificadas e, se necessário, propor medidas adequadas.

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

*Artigo 44.º***Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes com o modelo ou tipo homologados**

1. Caso os novos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação não estejam em conformidade com o modelo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar as medidas necessárias, incluindo a revogação da homologação, para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção se tornem conformes com o modelo ou tipo homologado.

2. Para efeitos do n.º 1, considera-se que não há conformidade com o modelo ou tipo homologados se forem encontradas discrepâncias em relação aos elementos contidos no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação.

3. Se uma entidade homologadora demonstrar que novos veículos, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação emitida noutro Estado-Membro não estão em conformidade com o modelo homologado, pode solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuam a estar conformes com o modelo homologado. Após receção de um pedido desta natureza, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar as medidas devidas o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

4. A entidade homologadora deve solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE de um sistema, componente, unidade técnica ou de um veículo incompleto que tome as medidas necessárias para assegurar que os veículos em produção passam de novo a estar conformes com o modelo ou tipo homologado nos seguintes casos:

- a) No que diz respeito a uma homologação UE de um veículo, quando a não conformidade do veículo se deve exclusivamente à não conformidade de um sistema, componente ou unidade técnica;
- b) No que diz respeito a uma homologação multifaseada, quando a não conformidade de um veículo completado se deve exclusivamente à não conformidade de um sistema, componente ou unidade técnica que seja parte integrante do veículo incompleto ou à não conformidade do próprio veículo incompleto.

5. Após receção de um pedido desta natureza, a entidade homologadora em questão deve tomar as medidas devidas, se necessário em conjunção com a entidade homologadora que apresenta o pedido, o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

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

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

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

#### Artigo 45.º

#### **Colocação no mercado e entrada em circulação de peças ou equipamento que possam constituir um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais**

1. As peças ou equipamento que possam constituir um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais para

a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental não devem ser colocados no mercado, matriculados ou entrar em circulação e devem ser proibidos, salvo se estes tiverem sido autorizados por uma entidade homologadora nos termos do artigo 46.º, n.ºs 1, 2 e 4.

2. A fim de assegurar a aplicação uniforme do n.º 1, a Comissão pode adotar atos de execução com vista a elaborar uma lista de peças ou equipamento com base na informação disponível e, em especial, nas informações comunicadas pelos Estados-Membros sobre os seguintes aspetos:

- a) A gravidade do risco para a segurança ou para o desempenho ambiental dos veículos nos quais são montadas as peças ou equipamento em causa;
- b) O eventual impacto nos consumidores e nos fabricantes no mercado de pós-venda, da imposição, ao abrigo do presente artigo, de uma eventual exigência de autorização das peças ou equipamento.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 69.º, n.º 2.

3. O n.º 1 não é aplicável às peças ou equipamento de origem nem às peças e equipamento homologados nos termos de um dos atos enumerados no Anexo I, salvo se a homologação se referir a aspetos que não estejam abrangidos pelo n.º 1.

4. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 71.º, atos delegados relativos aos requisitos que as peças ou equipamento mencionados no n.º 1 do presente artigo devem cumprir.

5. Essas prescrições podem basear-se nos atos enumerados no Anexo I ou podem consistir numa comparação das peças ou equipamento com o desempenho ambiental ou de segurança do veículo de origem, ou de qualquer das suas peças, consoante o caso. Em qualquer dos casos, as prescrições devem garantir que as peças ou equipamento não prejudicam o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

#### Artigo 46.º

#### **Peças ou equipamento que possam constituir um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais – prescrições conexas**

1. Para efeitos do artigo 45.º, n.º 1, o fabricante das peças ou equipamento deve apresentar à entidade homologadora um pedido acompanhado de um relatório de ensaio, elaborado por um serviço técnico designado, que certifique que as peças ou equipamento para os quais é solicitada autorização satisfazem os requisitos referidos no artigo 45.º, n.º 4. O fabricante só pode apresentar um pedido por tipo e por peça, e apenas junto de uma entidade homologadora.

Caso a autoridade competente de outro Estado-Membro assim o solicite, a entidade homologadora que tiver concedido a autorização deve, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, enviar àquela autoridade um exemplar do certificado de autorização solicitado, juntamente com os seus anexos, através de um sistema de intercâmbio eletrónico seguro e comum. O exemplar pode também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

2. O pedido deve incluir elementos pormenorizados sobre o fabricante das peças ou equipamento e sobre o tipo, a identificação e os números das peças ou equipamento, bem como o nome do fabricante do veículo, o modelo do veículo e, se for caso disso, o ano de fabrico ou quaisquer outras informações que permitam identificar o veículo no qual as peças ou equipamento em causa devem ser montados.

Caso a entidade homologadora considere, tendo em conta o relatório de ensaio e outros elementos de prova, que as peças ou o equipamento em causa cumprem os requisitos referidos no artigo 45.º, n.º 4, deve autorizar a colocação no mercado e a entrada em circulação das peças ou do equipamento abrangidos pelo segundo parágrafo do n.º 4 do presente artigo.

A entidade homologadora deve, sem demora, passar um certificado ao fabricante.

3. A Comissão pode adotar atos de execução com vista a definir um modelo e um sistema de numeração para o certificado a que se refere o terceiro parágrafo do n.º 2 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 69.º, n.º 2.

4. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que emitiu o certificado de autorização de quaisquer alterações que afetem as condições em que este foi emitido. A entidade homologadora em causa decide se o certificado de autorização deve ser revisto ou reemitido e se são necessários novos ensaios.

Ao fabricante cabe a responsabilidade de garantir que as peças ou equipamento são produzidos e continuam a ser produzidos nas condições ao abrigo das quais o certificado de autorização foi emitido.

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

Caso a entidade homologadora constate que as condições de emissão da autorização deixaram de estar preenchidas, solicita ao fabricante que tome as medidas necessárias para garantir que as peças ou equipamento passam de novo a estar em conformidade com a autorização. Se for caso disso, a entidade homologadora revoga a autorização.

6. Qualquer desacordo entre entidades homologadoras de diferentes Estados-Membros em relação aos certificados de au-

torização a que se refere o segundo parágrafo do n.º 2 deve ser submetido à apreciação da Comissão. A Comissão toma as medidas adequadas para resolver o diferendo, nomeadamente, se for necessário, requerendo a revogação da autorização, após consulta às entidades homologadoras.

7. Até à elaboração da lista referida no artigo 45.º, n.º 2, os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais relativas às peças ou equipamento suscetíveis de afetar o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

#### Artigo 47.º

#### **Recolha de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas**

1. Caso um fabricante que tenha obtido uma homologação UE de veículo completo seja obrigado a, por força do Regulamento (CE) n.º 765/2008, retirar os veículos colocados no mercado, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de um sistema, componente ou unidade técnica instalado no veículo em causa representar um risco grave para a segurança, a saúde pública ou a proteção ambiental, independentemente de terem ou não sido homologados nos termos do presente regulamento, ou aos requisitos uma peça não sujeita a qualquer requisito específico ao abrigo da legislação relativa à homologação representar um risco grave para a segurança, a saúde pública ou a proteção ambiental, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.

2. Caso um fabricante de sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenha obtido uma homologação UE seja obrigado a, por força do Regulamento (CE) n.º 765/2008, recolher sistemas, componentes ou unidades técnicas colocados no mercado ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de representarem um risco grave para a segurança, a segurança no trabalho, a saúde pública ou a proteção ambiental, independentemente de terem ou não sido homologados nos termos do presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação.

3. O fabricante deve propor à entidade homologadora um conjunto de medidas apropriadas para eliminar os riscos graves referidos nos n.ºs 1 e 2. A entidade homologadora deve comunicar sem demora as medidas propostas às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

As entidades homologadoras devem assegurar que as medidas são efetivamente aplicadas nos respetivos Estados-Membros.

4. Se as medidas forem consideradas insuficientes ou se não forem aplicadas num prazo suficientemente breve pela entidade homologadora em causa, esta deve informar sem demora a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

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

#### Artigo 48.º

##### **Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis**

1. Qualquer decisão tomada por força do presente regulamento ou qualquer decisão de recusa ou de revogação de uma homologação UE, de recusa de matrícula, de proibição ou restrição de colocação no mercado, de matrícula, de entrada em circulação de um veículo ou de retirada de um veículo do mercado, deve ser devidamente fundamentada.
2. Qualquer decisão deve ser notificada ao interessado, que deve ser informado, simultaneamente, das vias de recurso à sua disposição e dos respetivos prazos previstos na legislação em vigor no Estado-Membro em causa.

### CAPÍTULO XIII

#### **REGULAMENTAÇÕES INTERNACIONAIS**

##### Artigo 49.º

##### **Regulamentos UNECE exigidos para a homologação UE**

1. Os regulamentos UNECE ou alterações a esses regulamentos que a União votou favoravelmente ou aos quais a União aderiu, que são enumerados no Anexo I do presente regulamento ou nos atos delegados adotados por força do presente regulamento fazem parte dos requisitos para a homologação UE de um veículo.
2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros aceitam as homologações concedidas nos termos dos regulamentos UNECE referidos no n.º 1 e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação concedidas nos termos do presente regulamento e dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.
3. Caso a União vote a favor de um regulamento UNECE, ou de alterações a esse regulamento, para efeitos da homologação UE de veículos, a Comissão deve adotar um ato delegado nos termos do artigo 71.º, a fim de tornar obrigatório o regulamento UNECE ou as respetivas alterações e de alterar o Anexo I ao presente regulamento ou alterar os atos delegados adotados por força do presente regulamento, consoante o caso.

Esse ato delegado deve especificar igualmente as datas de aplicação obrigatória do regulamento UNECE ou das respetivas alterações e deve, se for caso disso, incluir disposições de caráter transitório.

A Comissão deve adotar atos delegados autónomos que indiquem a aplicação obrigatória dos regulamentos UNECE.

#### Artigo 50.º

##### **Reconhecimento dos relatórios de ensaio OCDE para efeitos de homologação UE**

1. Sem prejuízo dos outros requisitos do presente regulamento, sempre que no presente regulamento é feita referência a Códigos OCDE, a homologação UE deve basear-se no relatório de ensaio completo elaborado com base nos Códigos OCDE normalizados como alternativa aos relatórios de ensaio elaborados nos termos do presente regulamento ou dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.
2. A fim de serem admissíveis para efeitos da homologação UE, os relatórios de ensaio OCDE referidos no n.º 1 devem ter sido aprovados nos termos do Apêndice 1 à Decisão do Conselho da OCDE de fevereiro de 2012 que revê os Códigos OCDE normalizados para os ensaios oficiais de tratores agrícolas e florestais, com as alterações que lhe foram introduzidas.

### CAPÍTULO XIV

#### **PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA**

##### Artigo 51.º

##### **Informações destinadas aos utilizadores**

1. O fabricante não pode prestar quaisquer informações técnicas relacionadas com os elementos previstos no presente regulamento, ou nos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento que divirjam dos elementos que foram objeto das homologações concedidas pela entidade homologadora.
2. Se um ato delegado ou de execução adotado por força do presente regulamento o previr, o fabricante deve pôr à disposição dos utilizadores todas as informações pertinentes e as instruções necessárias, com descrição de quaisquer condições especiais ou restrições à utilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.
3. A informação a que se refere o n.º 2 deve ser prestada na língua ou nas línguas oficiais do Estado-Membro no qual o veículo deve ser colocado no mercado, matriculado ou em que deve entrar em circulação. Deve ser prestada também, depois de aceite pela entidade homologadora, no manual do utilizador.



## Artigo 52.º

**Informações destinadas aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas**

1. O fabricante do veículo deve disponibilizar aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas todos os dados necessários para a homologação UE de componentes ou de unidades técnicas, ou obter uma autorização ao abrigo do artigo 45.º, incluindo, se aplicável, os desenhos especificados nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento.

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

2. O fabricante de componentes ou unidades técnicas, na sua qualidade de titular de um certificado de homologação UE, que, nos termos do artigo 26.º, n.º 4, inclua restrições quanto à utilização do componente ou da unidade técnica em causa e/ou condições especiais de montagem, deve prestar ao fabricante do veículo todas as informações detalhadas a esse respeito.

Se um ato delegado adotado por força do presente regulamento o prever, o fabricante de componentes ou unidades técnicas deve fornecer, em conjunto com os componentes ou unidades técnicas que produz, instruções relativas às restrições quanto à utilização e/ou às condições especiais de montagem.

## CAPÍTULO XV

**ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO**

## Artigo 53.º

**Obrigações dos fabricantes**

1. Os fabricantes devem facultar aos representantes autorizados, oficinas de reparação e operadores independentes, através de sítios *web*, acesso não discriminatório à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, utilizando um formato normalizado, de um modo fácil e rápido. Esta obrigação não se aplica se um veículo tiver sido homologado como veículo produzido em pequena série.

O *software* fundamental para o funcionamento correto dos sistemas de comando de segurança e ambiental pode ser protegido contra as manipulações não autorizadas. Porém, as manipulações desses sistemas necessárias para efeitos de reparação e manutenção ou acessíveis a representantes ou oficinas de reparação não autorizados devem ser igualmente tornados acessíveis aos operadores independentes, de uma forma não discriminatória.

2. Até a Comissão adotar um formato normalizado para o fornecimento da informação referida no n.º 1, essa informação deve ser facultada de modo coerente e suscetível de ser tratada pelos operadores independentes mediante um esforço razoável.

Os fabricantes devem proporcionar acesso numa base não discriminatória à documentação em matéria de formação e ferramentas de trabalho pertinentes aos representantes autorizados, oficinas de reparação e operadores independentes. Tal acesso deve incluir, quando aplicável, formação apropriada em relação ao descarregamento do *software*, à gestão dos códigos de diagnóstico de anomalias e à utilização de ferramentas de trabalho.

3. Sem prejuízo do n.º 1, as informações aí referidas devem incluir:

- a) O tipo e modelo de trator;
- b) Um número inequívoco de identificação do veículo;
- c) Manuais de manutenção, incluindo registos de reparações e de manutenção e calendário de serviços;
- d) Manuais técnicos e boletins dos serviços técnicos;
- e) Informações sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);
- f) Diagramas de cablagem;
- g) Códigos de diagnóstico de anomalias, incluindo códigos específicos do fabricante;
- h) Todas as informações necessárias para instalar *software* novo ou atualizado num novo veículo ou modelo de veículo (por exemplo, número da peça do *software*);
- i) Informações relativas a, e fornecidas por meio de, ferramentas e equipamento exclusivos;
- j) Informações sobre registos de dados, dados de ensaio e quaisquer outras informações técnicas (como dados de monitorização bidirecional, se aplicável à tecnologia utilizada);
- k) Unidades de trabalho normalizadas ou períodos de tempo para tarefas de reparação e manutenção, caso sejam disponibilizados, quer diretamente, quer por intermédio de terceiros, aos representantes dos fabricantes e oficinas de reparação autorizados.

4. Os representantes ou oficinas de reparação autorizados no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fabricante devem ser considerados operadores independentes para efeitos do presente regulamento desde que prestem serviços de reparação ou de manutenção de veículos não produzidos pelo fabricante a cujo sistema de distribuição pertencem.

5. A informação relativa à reparação e manutenção de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para efeitos de manutenção do sistema de informação.

6. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer a informação adequada relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado.

7. Para efeitos de conceção e fabrico de equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos, os fabricantes devem prestar as informações pertinentes relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante, instalador ou oficina de reparação interessados de equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos.

8. Ao requerer uma homologação UE ou homologação nacional, o fabricante deve apresentar à entidade homologadora prova do cumprimento do presente regulamento no tocante à informação requerida nos termos do presente artigo.

Se essa informação ainda não estiver disponível, ou não for ainda conforme com o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento que são aplicáveis no contexto da aplicação da homologação UE ou homologação nacional, o fabricante deve fornecê-la no prazo de seis meses a contar da data de homologação.

A Comissão pode adotar um ato de execução com vista a estabelecer um modelo de certificado de acesso à informação sobre o sistema OBD e a reparação e manutenção de veículos, que forneça à entidade homologadora prova de conformidade. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 69.º, n.º 2.

9. Caso a prova de conformidade não seja fornecida no prazo fixado no n.º 8, segundo parágrafo, a entidade homologadora toma medidas adequadas para garantir a conformidade.

10. O fabricante deve disponibilizar nos seus sítios *web* as alterações e os aditamentos subsequentes à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, em simultâneo com a sua comunicação às oficinas de reparação autorizadas.

11. No caso de os registos de reparação e manutenção de um veículo serem mantidos numa base de dados central do fabricante ou em seu nome, as oficinas de reparação independentes devem ter acesso gratuito aos mesmos, devendo estar habilitadas a introduzir informação sobre os trabalhos de reparação e manutenção que tiverem executado.

12. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 71.º, que estabeleçam as prescrições pormenorizadas no que respeita ao acesso à informação sobre reparação e manutenção, mormente às especificações técnicas respeitantes ao modo como essa informação deve ser fornecida.

13. A Comissão, por meio dos atos delegados referidos no n.º 12, adapta as prescrições em matéria de informação definidas no presente artigo, incluindo as especificações técnicas respeitantes ao modo como essa informação deve ser fornecida, a fim de acautelar a proporcionalidade, tendo em consideração, nomeadamente, o caso específico do volume de produção relativamente pequeno do modelo de veículo do fabricante em questão, tendo em conta os limites para os veículos produzidos em pequenas séries, como estabelecido no Anexo II. Em casos devidamente justificados, essa adaptação pode resultar numa isenção do requisito de fornecer a informação num formato normalizado. Em qualquer caso, uma eventual adaptação ou isenção deve assegurar que é possível concretizar os objetivos do presente artigo.

#### Artigo 54.º

#### **Obrigações em caso de vários titulares de uma homologação**

No caso de homologação fase a fase, incluindo a homologação mista e a homologação multifaseada, o fabricante responsável pela respetiva homologação é também responsável pela comunicação da informação sobre reparação respeitante ao sistema, componente ou unidade técnica em questão, ou respeitantes a uma dada fase, tanto ao fabricante final como aos operadores independentes.

O fabricante final é responsável pela prestação das informações que digam respeito ao veículo no seu todo aos operadores independentes.

#### Artigo 55.º

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

1. Os fabricantes podem cobrar taxas razoáveis e proporcionadas para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, ferramentas de trabalho e cursos de formação abrangidos pelo presente regulamento. Considera-se que tais taxas não são razoáveis nem proporcionadas se desencorajarem o acesso por não terem em conta em que medida o operador independente o utiliza.

2. Os fabricantes devem disponibilizar a informação relativa à reparação e manutenção de veículos numa periodicidade diária, mensal e anual, prevendo taxas variáveis em função dos períodos de tempo para os quais é concedido o acesso a essa informação.

*Artigo 56.º***Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos**

O âmbito de aplicação das atividades levadas a cabo pelo Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos, criado nos termos do artigo 13.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos <sup>(1)</sup>, é alargado aos veículos abrangidos pelo presente regulamento.

Com base em provas de má utilização, deliberada ou não intencional, de informações relativas aos sistemas OBD e à reparação e manutenção de veículos, o Fórum referido no primeiro parágrafo deve aconselhar a Comissão sobre medidas que previnam uma tal utilização indevida de informações.

## CAPÍTULO XVI

**DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS***Artigo 57.º***Requisitos relativos a serviços técnicos**

1. As entidades homologadoras com poderes de designação certificam-se de que, antes de procederem à designação de um serviço técnico, nos termos do artigo 59.º, esse serviço técnico cumpre os requisitos previstos nos n.ºs 2 a 9 do presente artigo.

2. Sem prejuízo do artigo 60.º, n.º 1, os serviços técnicos devem estar constituídos nos termos do direito nacional de um Estado-Membro e ser dotados de personalidade jurídica.

3. Um serviço técnico deve ser um organismo terceiro e independente em relação ao processo de projeto, fabrico, fornecimento ou manutenção do veículo, sistema, componente ou unidade técnica que avalia.

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

4. Um serviço técnico não pode, nem podem os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as categorias de atividades para as quais foi designado, de acordo com o artigo 59.º, n.º 1, ser os projetistas, fabricantes, fornecedores ou

responsáveis pela manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avaliam, nem representar qualquer uma dessas pessoas. Esta exigência não impede a utilização dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas avaliados, a que se refere o n.º 3 do presente artigo, que sejam necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

Um serviço técnico deve assegurar que as atividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afetam a confidencialidade, a objetividade ou a imparcialidade das respetivas categorias de atividades para que foi designado.

5. Um serviço técnico e o seu pessoal devem executar as categorias de atividades para as quais foram designados com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico e devem estar isentos de quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das atividades de avaliação da conformidade, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.

6. Um serviço técnico deve ter capacidade para executar todas as categorias de atividades para as quais foi designado, de acordo com o artigo 59.º, n.º 1, demonstrando que possui, a contento da respetiva entidade homologadora:

- a) Pessoal com habilitações apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e formação profissional, bem como experiência suficiente e adequada para desempenhar as tarefas;
- b) Descrições dos procedimentos relevantes para as categorias de veículos para as quais pretende ser designado, que assegurem a transparência e a capacidade de reprodução destes procedimentos;
- c) Procedimentos que permitam o exercício das categorias de atividades para as quais pretende ser designado, que tenham em devida conta o grau de complexidade da tecnologia do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa e a natureza do processo de produção em massa ou em série; e
- d) Meios necessários para realizar de forma adequada as missões relacionadas com as categorias de atividades para as quais pretende ser designado e que dispõe de acesso a todo o equipamento e instalações indispensáveis.

Além disso, deve demonstrar à entidade homologadora com poderes de designação a sua observância das normas estabelecidas nos atos delegados adotados por força do artigo 61.º, que sejam relevantes para as categorias de atividades para que foi designado.

<sup>(1)</sup> JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

7. Deve ser garantida a imparcialidade dos serviços técnicos, dos seus quadros superiores e do seu pessoal responsável pela avaliação. Nenhuma destas entidades pode desenvolver qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência de julgamento ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais são designadas.

8. Os serviços técnicos devem fazer um seguro relacionado com as atividades que exercem, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional, ou que o próprio Estado-Membro seja diretamente responsável pelas avaliações de conformidade.

9. O pessoal dos serviços técnicos está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtiver no cumprimento das suas funções ao abrigo do presente regulamento ou de qualquer disposição da legislação nacional que lhe dê aplicação, exceto em relação à entidade homologadora com poderes de designação ou sempre que isso seja imposto pela legislação nacional ou da União. Os direitos de propriedade devem ser protegidos.

#### Artigo 58.º

##### Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos só podem subcontratar algumas das atividades para as quais foram designados, nos termos do artigo 59.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial, com o acordo da respetiva entidade homologadora com poderes de designação.

2. Caso um serviço técnico subcontrate tarefas específicas relacionadas com as categorias de atividades para as quais foi designado ou recorra a uma filial, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos definidos no artigo 57.º e informar desse facto a entidade homologadora com poderes de designação.

3. Os serviços técnicos assumem plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratados ou pelas suas filiais, independentemente do local em que estes se encontrem estabelecidos.

4. Os serviços técnicos devem manter à disposição da entidade homologadora com poderes de designação os documentos relevantes no que diz respeito à avaliação das qualificações do subcontratante ou da filial e às tarefas por eles executadas.

#### Artigo 59.º

##### Designação dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos são designados para uma ou mais das seguintes categorias de atividades, em função do seu domínio de competência:

- a) Categoria A: serviços técnicos que efetuam nas suas próprias instalações os ensaios referidos no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo I;
- b) Categoria B: serviços técnicos que supervisionam os ensaios referidos no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo I, quando esses ensaios são realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de um terceiro;
- c) Categoria C: serviços técnicos que avaliam e inspecionam regularmente os métodos de controlo da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;
- d) Categoria D: serviços técnicos que supervisionam ou realizam ensaios ou inspeções para a fiscalização da conformidade da produção.

2. Uma entidade homologadora pode ser designada como serviço técnico para uma ou mais das atividades a que se refere o n.º 1.

3. Os serviços técnicos de um país terceiro, diferentes dos designados nos termos do artigo 60.º, podem ser notificados para os fins previstos no artigo 63.º, mas só se essa aceitação de serviços técnicos estiver prevista no âmbito de um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa. Este facto não impede que um serviço técnico criado ao abrigo da legislação nacional de um Estado-Membro, nos termos do artigo 57.º, n.º 2, estabeleça filiais em países terceiros, desde que as filiais sejam diretamente geridas e controladas pelo serviço técnico designado.

#### Artigo 60.º

##### Serviços técnicos internos acreditados do fabricante

1. Um serviço técnico interno acreditado de um fabricante só pode ser designado para atividades da categoria A no que se refere aos requisitos técnicos para as quais o auto ensaio é autorizado no âmbito de um ato delegado adotado por força do presente regulamento. Esse serviço técnico deve constituir uma entidade separada e diferenciada da organização e não deve participar nas atividades de projeto, fabrico, fornecimento ou manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que lhe caiba avaliar.

2. Um serviço técnico interno acreditado deve cumprir os seguintes requisitos:

- a) Para além de ser designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro, deve ser acreditado por um organismo nacional de acreditação, nos termos do disposto no artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e de acordo com as normas e procedimentos a que se refere o artigo 61.º do presente regulamento;

- b) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal devem ter uma estrutura identificável e dispor de métodos de apresentação de relatórios a nível da organização de que são parte que assegurem e demonstrem a sua imparcialidade ao organismo nacional de acreditação competente;
- c) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal não devem exercer qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência de julgamento ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais foram designados;
- d) O serviço técnico interno acreditado presta os seus serviços exclusivamente à organização de que faz parte.

3. Os serviços técnicos internos acreditados não têm de ser notificados à Comissão para efeitos do artigo 63.º, mas as informações sobre a respetiva acreditação devem ser facultadas pela empresa em que se integram ou pelo organismo nacional de acreditação à entidade homologadora com poderes de designação, se esta as solicitar.

#### Artigo 61.º

### Procedimentos relativos às normas de desempenho e à avaliação dos serviços técnicos

A fim de assegurar que os serviços técnicos cumpram normas de desempenho de nível elevado comuns a todos os Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 71.º, relativos às normas que os serviços técnicos devem cumprir, assim como ao respetivo procedimento de avaliação, nos termos do artigo 62.º, e a sua acreditação, nos termos do artigo 60.º.

#### Artigo 62.º

### Avaliação das competências dos serviços técnicos

1. A entidade homologadora com poderes de designação deve elaborar um relatório de avaliação que demonstre que o serviço técnico candidato foi avaliado no tocante ao cumprimento dos requisitos constantes do presente regulamento e dos atos delegados adotados por força do presente regulamento. Esse relatório pode incluir um certificado de acreditação emitido por um organismo de acreditação.

2. A avaliação em que se baseia o relatório referido no n.º 1 deve ser conduzida de acordo com as disposições estabelecidas num ato delegado adotado por força do artigo 61.º. O relatório de avaliação é revisto, pelo menos, de três em três anos.

3. O relatório de avaliação é comunicado à Comissão, a pedido desta. Nesse caso, e se a notificação não se basear no certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento, a entidade homologadora

com poderes de designação deve facultar à Comissão prova documental que ateste a competência do serviço técnico e de que constem as medidas adotadas para assegurar que o serviço técnico é auditado periodicamente pela entidade homologadora com poderes de designação, satisfazendo os requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

4. A entidade homologadora que pretender ser designada como serviço técnico, nos termos do disposto no artigo 59.º, n.º 2, deve documentar o cumprimento dos requisitos mediante uma avaliação da atividade em causa efetuada por inspetores independentes. Os inspetores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada.

5. Um serviço técnico interno acreditado deve cumprir as disposições aplicáveis do presente artigo.

#### Artigo 63.º

### Procedimentos de notificação

1. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão, para cada serviço técnico que designaram, o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, os responsáveis e a categoria de atividades em causa, assim como eventuais alterações a essas designações. O ato de notificação deve indicar para que elementos da lista do Anexo I foram designados os serviços técnicos.

2. Um serviço técnico só pode levar a cabo as atividades mencionadas no artigo 59.º, n.º 1, em nome da entidade homologadora com poderes de designação responsável pela homologação, se a Comissão tiver sido notificada previamente do facto, nos termos do n.º 1 do presente artigo.

3. Um mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras com poderes de designação e notificado pelos Estados-Membros dessas entidades, independentemente da categoria ou categorias de atividades que exerça nos termos do artigo 59.º, n.º 1.

4. A Comissão deve ser notificada de quaisquer alterações relevantes subsequentemente introduzidas na designação.

5. Quando, em aplicação de um ato enumerado no Anexo I, deva ser designada uma organização específica ou organismo competente cuja atividade não se enquadre nas atividades referidas no artigo 59.º, n.º 1, a notificação é feita nos termos do presente artigo.

6. A Comissão publica, no seu sítio *web*, a lista e as informações de contacto dos serviços técnicos notificados nos termos do presente artigo.

#### Artigo 64.º

##### Alterações às designações

1. Sempre que a entidade homologadora com poderes de designação determinar ou for informada de que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, ou de que não cumpre os seus deveres, a referida entidade deve restringir, suspender ou retirar a designação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa. O Estado-Membro que notificou este serviço técnico deve informar imediatamente a Comissão em conformidade. A Comissão deve alterar a informação publicada a que se refere o artigo 63.º, n.º 6, em conformidade.

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação de uma designação, ou quando o serviço técnico tenha cessado a atividade, a entidade homologadora com poderes de designação deve tomar as medidas necessárias para que os processos desse serviço técnico sejam tratados por outro serviço técnico, ou mantidos à disposição da entidade homologadora com poderes de designação ou das autoridades de fiscalização do mercado, se elas o solicitarem.

#### Artigo 65.º

##### Contestação da competência dos serviços técnicos

1. A Comissão deve investigar todos os casos em relação aos quais tenha dúvidas ou lhe sejam comunicadas dúvidas quanto à competência de determinado serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um serviço técnico dos requisitos exigidos e das responsabilidades que lhe incumbem.

2. O Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão, a pedido, toda a informação relacionada com o fundamento da designação ou a manutenção da designação do serviço técnico em causa.

3. A Comissão deve assegurar que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações sejam tratadas de forma confidencial.

4. Caso verifique que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua designação, a Comissão deve informar, em conformidade, o Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação, com vista a estabelecer, em cooperação com esse Estado-Membro, as medidas corretivas necessárias e solicitar-lhe que tome essas medidas corretivas, incluindo a revogação da designação, se for caso disso.

#### Artigo 66.º

##### Obrigações dos serviços técnicos em matéria de funcionamento

1. Os serviços técnicos desempenham as categorias de atividades para as quais foram designados em nome da entidade homologadora com poderes de designação, segundo os procedimentos de avaliação e teste previstos no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo I.

Os serviços técnicos devem supervisionar ou realizar os ensaios exigidos para a homologação ou as inspeções especificadas no

presente regulamento ou num dos atos enumerados no Anexo I, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos. Os serviços técnicos não podem efetuar ensaios, avaliações ou inspeções para os quais não tenham sido devidamente designados pela respetiva entidade homologadora.

2. Os serviços técnicos devem, qualquer que seja a circunstância:

a) Autorizar a respetiva entidade homologadora com poderes de designação a atestar o serviço técnico no decurso da avaliação da conformidade, se for caso disso; e

b) Sem prejuízo do artigo 57.º, n.º 9, e do artigo 67.º, fornecer à respetiva entidade homologadora com poderes de designação as informações relativas às suas categorias de atividades abrangidas no âmbito de aplicação do presente regulamento, caso sejam solicitadas.

3. Caso um serviço técnico verifique que os requisitos previstos no presente regulamento não foram cumpridos por um fabricante, deve comunicá-lo à entidade homologadora com poderes de designação, a fim de que esta requeira ao fabricante em causa a tomada de medidas corretivas adequadas e, ulteriormente, não emita qualquer certificado de homologação, exceto quando as medidas corretivas tiverem sido tomadas de forma satisfatória para a entidade homologadora.

4. Se, no decurso de um controlo da conformidade da produção e na sequência da concessão de um certificado de homologação, o serviço técnico, em nome entidade homologadora com poderes de designação, verificar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, deve comunicá-lo à referida entidade homologadora com poderes de designação. A entidade homologadora deve tomar as medidas apropriadas previstas no artigo 28.º.

#### Artigo 67.º

##### Obrigações dos serviços técnicos em matéria de informação

1. Os serviços técnicos devem comunicar à entidade homologadora com poderes de designação as seguintes informações:

a) Qualquer não conformidade detetada que possa requerer uma recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado de homologação;

b) Quaisquer circunstâncias que afetem o âmbito e as condições da sua designação;

c) Quaisquer pedidos de informação sobre as suas atividades que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado.

2. A pedido da respetiva entidade homologadora com poderes de designação, os serviços técnicos devem prestar informações sobre as atividades efetuadas no âmbito da respetiva designação e sobre quaisquer outras atividades, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

## CAPÍTULO XVII

## ATOS DE EXECUÇÃO E ATOS DELEGADOS

## Artigo 68.º

## Atos de execução

Para a consecução dos objetivos do presente regulamento e a fim de estabelecer condições uniformes para a sua execução, a Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 69.º, n.º 2, atos de execução que estabelecem as seguintes medidas de execução:

- a) Modelos para a ficha de informação e para o dossiê de fabrico, a que se refere o artigo 22.º;
- b) O sistema de numeração dos certificados de homologação UE, a que se refere o artigo 24.º, n.º 4;
- c) O modelo para o certificado de homologação UE, a que se refere o artigo 25.º, n.º 2;
- d) O modelo para a ficha de resultados do ensaio apensa ao certificado de homologação UE, a que se refere o artigo 25.º, n.º 3, alínea a);
- e) O modelo para a lista das prescrições ou atos aplicáveis, a que se refere o artigo 25.º, n.º 6;
- f) Requisitos gerais aplicáveis ao formato do relatório de ensaio, a que se refere o artigo 27.º, n.º 1;
- g) O modelo para o certificado de conformidade, a que se refere o artigo 33.º, n.º 2;
- h) O modelo para a marcação da homologação UE, a que se refere o artigo 34.º;
- i) As autorizações de concessão de homologações UE que isentem novas tecnologias ou novos conceitos, a que se refere o artigo 35.º, n.º 3;
- j) Os modelos para o certificado de homologação e para o certificado de conformidade, relativos às novas tecnologias ou os novos conceitos, a que se refere o artigo 35.º, n.º 4;
- k) A autorização para que os Estados-Membros prorroguem a homologação, a que se refere o artigo 36.º, n.º 2;
- l) A lista de peças e equipamento, a que se refere o artigo 45.º, n.º 2;
- m) O modelo e o sistema de numeração para o certificado a que se refere o artigo 46.º, n.º 3, bem como todos os demais aspetos relacionados com o processo de autorização prevista no referido artigo;

- n) O modelo para o certificado comprovativo de conformidade com a entidade homologadora, a que se refere o artigo 53.º, n.º 8.

## Artigo 69.º

## Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo «Comité Técnico – Veículos Agrícolas» (CT – VA). Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

## Artigo 70.º

## Alteração dos anexos

Sem prejuízo das demais disposições do presente regulamento relativas à alteração dos seus anexos, a Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 71.º, relativos a alterações ao Anexo I do presente regulamento, a fim de introduzir referências aos atos regulamentares e de ter em conta corrigendas.

## Artigo 71.º

## Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 17.º, n.º 5, no artigo 18.º, n.º 4, no artigo 19.º, n.º 6, no artigo 20.º, n.º 8, no artigo 27.º, n.º 6, no artigo 28.º, n.º 6, no artigo 45.º, n.º 4, no artigo 49.º, n.º 3, no artigo 53.º, n.º 12, no artigo 61.º e no artigo 70.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 22 de março de 2013.
3. A delegação de poderes referida no artigo 17.º, n.º 5, no artigo 18.º, n.º 4, no artigo 19.º, n.º 6, no artigo 20.º, n.º 8, no artigo 27.º, n.º 6, no artigo 28.º, n.º 6, no artigo 45.º, n.º 4, no artigo 49.º, n.º 3, no artigo 53.º, n.º 12, no artigo 61.º e no artigo 70.º, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados nessa decisão. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior especificada na mesma. A decisão de revogação não prejudica a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Um ato delegado adotado nos termos dos artigos 17.º, n.º 5, no artigo 18.º, n.º 4, no artigo 19.º, n.º 6, no artigo 20.º, n.º 8, no artigo 27.º, n.º 6, no artigo 28.º, n.º 6, no artigo 45.º, n.º 4, no artigo 49.º, n.º 3, no artigo 53.º, n.º 12, no artigo 61.º e no artigo 70.º, só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse período, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não formularão objeções. Esse período pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## CAPÍTULO XVIII

### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 72.º

##### Sanções

1. Os Estados-Membros devem prever sanções para o incumprimento, por parte dos operadores económicos, do presente regulamento e dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação das referidas sanções. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão até 23 de março de 2015 e notificar sem demora a Comissão de qualquer alteração subsequente do respetivo teor.

2. Os tipos de infração sujeitos a sanções incluem:

- a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou durante os procedimentos de retirada de circulação;
- b) A falsificação de resultados de ensaios para homologação ou verificação da conformidade em circulação;
- c) A retenção de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à retirada de circulação, à recusa ou à revogação da homologação;
- d) A utilização de dispositivos manipuladores;
- e) A recusa do acesso a informações;
- f) A disponibilização no mercado pelos operadores económicos de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que estão sujeitos a aprovação, mas que não a tenham obtido, ou com base na falsificação de documentos ou marcações com esse propósito.

#### Artigo 73.º

##### Disposições transitórias

1. Sem prejuízo de outras disposições que dele façam parte, o presente regulamento não invalida qualquer homologação UE

concedida a veículos ou sistemas, componentes ou unidades técnicas antes de 1 de janeiro de 2016.

2. As entidades homologadoras devem continuar a conceder a extensão da homologação dos veículos, componentes e unidades técnicas a que se refere o n.º 1, nos termos da Diretiva 2003/37/CE e qualquer das diretivas enumeradas no artigo 76.º, n.º 1. Porém, essas homologações não devem ser utilizadas para efeitos de obtenção da homologação de veículo completo ao abrigo do presente regulamento.

3. Em derrogação do presente regulamento, os novos sistemas, componentes, unidades técnicas ou veículos de modelos ou tipos que obtiveram a homologação de veículo completo por força da Diretiva 2003/37/CE podem continuar a ser matriculados, colocados no mercado ou entrar em circulação até 31 de dezembro de 2017. Os novos veículos de modelos que não estavam sujeitos a homologação nos termos da Diretiva 2003/37/CE podem igualmente continuar a ser matriculados ou entrar em circulação até à referida data, em conformidade com a legislação do Estado-Membro em que entram em circulação ou são matriculados.

Neste caso, as autoridades nacionais não podem proibir, restringir ou impedir a matrícula, a colocação no mercado ou a entrada em circulação de veículos conformes com o modelo homologado.

#### Artigo 74.º

##### Relatório

1. Até 31 de dezembro de 2019, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação previstos no presente regulamento.

2. Com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento até 31 de dezembro de 2020.

#### Artigo 75.º

##### Reexame

1. Até 31 de dezembro de 2022, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os aspetos a que se refere o n.º 3.

2. O relatório deve basear-se na consulta das partes interessadas e deve ter em conta as normas europeias e internacionais nesta matéria.

3. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:

- a) O número de homologações individuais por ano concedidas pelas autoridades nacionais a veículos abrangidos pelo presente regulamento, antes da sua primeira matrícula, desde 1 de janeiro de 2016;



b) Os critérios nacionais em que as referidas homologações assentaram, desde que esses critérios se tenham desviado dos requisitos obrigatórios para a homologação UE.

4. O relatório deve ser acompanhado, quando apropriado, de propostas legislativas e examinar a inclusão de homologações individuais no presente regulamento, com base em requisitos harmonizados.

#### Artigo 76.º

##### Revogação

1. Sem prejuízo do artigo 73.º, n.º 2, do presente regulamento, a Diretiva 2003/37/CE, assim como as Diretivas 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE, 2000/25/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE e 2009/144/CE, são revogadas com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2016.

2. As referências feitas para as diretivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas para o presente regulamento e, no que se refere à Diretiva 2003/37/CE, de acordo com a tabela de correspondência do Anexo III.

#### Artigo 77.º

##### Alteração da Diretiva 2006/42/CE

O artigo 1.º, n.º 2, alínea e), primeiro travessão, da Diretiva 2006/42/CE passa a ter a seguinte redação:

«— tratores agrícolas e florestais, exceto as máquinas montadas nesses veículos.».

#### Artigo 78.º

##### Entrada em vigor e aplicação

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

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

A partir de 22 de março de 2013, as autoridades nacionais não podem recusar a homologação UE ou a homologação nacional de um novo modelo de veículo, nem proibir a matrícula, colocação no mercado ou entrada em circulação de um novo veículo, caso o veículo em causa cumpra o disposto no presente regulamento e os atos delegados e de execução adotados no presente regulamento, quando um fabricante assim o requeira.

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

Feito em Estrasburgo, em 5 de fevereiro de 2013.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

A Presidente

L. CREIGHTON

## ANEXO I

## LISTA DE PRESCRIÇÕES PARA EFEITOS DE HOMOLOGAÇÃO UE DE VEÍCULO

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																		
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb	
1	17.º, n.º 2(a)	Integridade da estrutura do veículo	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
2	17.º, n.º 2(b)	Velocidade máxima por construção, reguladores de velocidade e dispositivos de limitação de velocidade	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
3	17.º, n.º 2(b)	Sistema de travagem e Ligação do sistema de travagem com os reboques	RVBR		X	X	XLL	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	17.º, n.º 2(b)	Direção para tratores rápidos	RVFSR (baseado no ECE 79 REV [novo número])	Y	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	I	NA	NA	NA	NA	NA
5	17.º, n.º 2(b)	Direção	RVFSR	Y	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	I	NA	NA	NA	NA	NA	NA
6	17.º, n.º 2(b)	Velocímetro			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
7	17.º, n.º 2(c)	Campo de visão e limpa para-brisas	RVFSR (baseado no ECE 71 REV 1)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA	NA

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																		
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb	
8	17.º, n.º 2(c)	Vidraças	RVFSR (baseado no ECE 43 Rev2 Alt3 Sup11)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
9	17.º, n.º 2(c)	Espelhos retrovisores	RVFSR	Y	X	X	X	X	NA	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
10	17.º, n.º 2.(c)	Sistemas de informação ao condutor	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
11	17.º, n.º 2(d)	Dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e respetivas fontes de luz	RVFSR (baseado no ECE 3 Rev3 Alt1 Sup11; ECE 4 Rev4 Sup14; ECE 5 Suplemento 7 à série 02 de alterações; ECE 6 Rev4 Sup17; ECE 7 Rev4 Sup15; ECE 19 Rev5 Sup1; ECE 23 Rev2 Sup15; ECE 31 Suplemento 7 à série 02 de alterações; ECE 37 Suplemento 36 à série 03 de alterações; ECE 38 Rev2 Sup14; ECE 98 Rev4 Sup11; ECE 99 Suplemento 6 à versão original do regulamento ECE 112 série 01 de alterações; ECE 113 Suplemento 9 à versão original do regulamento;	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																		
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb	
12	17.º, n.º 2(d)	Instalação dos dispositivos de iluminação	RVFSR (baseado no ECE 86 alt [novo número])		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
13	17.º, n.º 2(e)	Proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios da cabeça, cintos de segurança, portas do veículo;	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
14	17.º, n.º 2(f)	Exterior do veículo e acessórios;	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	17.º, n.º 2(g)	Compatibilidade eletromagnética	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
16	17.º, n.º 2(h)	Avisador sonoro	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
17	17.º, n.º 2(i)	Sistemas de aquecimento	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	NA	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
18	17.º, n.º 2(j)	Dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada;	RVFSR	Y (apenas para as categorias T- e C-)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
19	17.º, n.º 2(k)	Chapas de matrícula	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
20	17.º, n.º 2(k)	Chapa regulamentar e marcação	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
21	17.º, n.º 2(l)	Dimensões e massas rebocáveis	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
22	17.º, n.º 2(l)	Massa máxima com carga	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	17.º, n.º 2(l)	Massas de lastragem	RVFSR		X	X	X	X	NA	NA	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
24	17.º, n.º 2(m)	Segurança dos sistemas elétricos	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	17.º, n.º 2(a), 17.º, n.º 2(m) 18.º, n.º 2(l)	Reservatório de combustível	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
26	17.º, n.º 2(n)	Dispositivo de proteção da retaguarda	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																		
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb	
27	17.º, n.º 2(o)	Proteção lateral	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	
28	17.º, n.º 2(p)	Plataforma de carga	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
29	17.º, n.º 2(q)	Dispositivos de reboque	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
30	17.º, n.º 2(r)	Pneus	RVFSR (baseado no ECE 106 Alt5 Sup6)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	X	X	X	X
31	17.º, n.º 2(s)	Sistemas antiprojeção	RVFSR	Y	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA
32	17.º, n.º 2(t)	Marcha-atrás	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
33	17.º, n.º 2(u)	Lagartas	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA
34	17.º, n.º 2(v)	Ligações mecânicas	RVFSR		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
35	18.º, n.º 2(a)	ROPS	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação do Código OCDE 3, tal como modificado)		X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
36	18.º, n.º 2(a)	ROPS (instalado nas lagartas)	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação do Código OCDE 8, tal como modificado)		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA
37	18.º, n.º 2(a)	Proteção em caso de capotagem (ensaios estáticos)	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação do Código OCDE 4, tal como modificado)		X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
38	18.º, n.º 2(a)	Dispositivos de proteção montados à frente, em caso de capotagem (tratores de via estreita)	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação do Código OCDE 6, tal como modificado)		NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
39	18.º, n.º 2(a)	Dispositivos de proteção montados na retaguarda, em caso de capotagem (tratores de via estreita)	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação do Código OCDE 7, tal como modificado)		NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
40	18.º, n.º 2(b)	Estruturas de proteção contra a queda de objetos	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação do Código OCDE 10, tal como modificado)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																		
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb	
41	18.º, n.º 2(c)	Bancos dos passageiros	RVCR		X	X	NA	NA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
42	18.º, n.º 2(d)	Exposição do condutor ao nível de ruído	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
43	18.º, n.º 2(e)	Lugar e posição de condução	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
44	18.º, n.º 2(f)	Espaço de manobra e acesso ao lugar de condução	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
45	18.º, n.º 2(g)	Tomadas de força	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
46	18.º, n.º 2(h)	Proteção dos elementos motores	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
47	18.º, n.º 2(i)	Fixações dos cintos de segurança	RVCR (relatório de ensaios alternativo ao do domínio de aplicação dos Códigos OCDE 3, 4, 6, 7, 8) tal como modificado)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
48	18.º, n.º 2(j)	Cintos de segurança	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA



N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
49	18.º, n.º 2(k)	Proteção contra a penetração de objetos	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
50	18.º, n.º 2(l)	Dispositivo de escape	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
51	18.º, n.º 2(l), 18.º, n.º 2(m), 18.º, n.º 2(q), 18.º, n.º 4	Manual do utilizador	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
52	18.º, n.º 2(o)	Controlos, incluindo, nomeadamente, dispositivos de paragem de emergência e automática;	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
53	18.º, n.º 2(p)	Artigo 18.º, n.º 2, alíneas a), b), g) e (k), incluindo proteção contra rutura de tubagens que transportam fluidos e movimento incontrolado do veículo	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
54	18.º, n.º 2(r), 18.º, n.º 2(p)	Protetores e dispositivos de proteção	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
55	18.º, n.º 2(l), 18.º, n.º 2(s), 18.º, n.º 2(q), 18.º, n.º 4	Informações, avisos e marcações	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
56	18.º, n.º 2(t)	Materiais e produtos	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
57	18.º, n.º 2(u)	Baterias	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
58	18.º, n.º 4	Saída de emergência	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	
59	18.º, n.º 2(l), 18.º, n.º 4	Ventilação da cabina e sistema de filtragem	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
60	18.º, n.º 4	Velocidade de combustão dos materiais utilizados na cabina	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

N.º	Artigo	Objeto	Referência do ato regulamentar	Veículos automóveis	Categorias de veículos																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
61	19.º, n.º 2(a)	Emissões poluentes	REPPR (fases de emissão constantes das Diretivas 2000/25/CE e 97/68/CE)		X	X	X	X	X Se no âmbito de aplicação da diretiva	X Se no âmbito de aplicação da diretiva	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
62	19.º, n.º 2(b)	Níveis sonoros (no exterior)	REPPR (valores-limite constantes da Diretiva 2009/63/CE)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

## Legenda:

(+) = se essa subcategoria for criada na categoria

(++) = apenas para as subcategorias correspondentes às categorias com a letra «b» na categoria T

X = aplicável

I = idêntica a T, em função das categorias

Y = os atos aplicáveis aos veículos a motor são aceites como equivalentes, como especificado no ato delegado

Z = apenas aplicável aos equipamentos rebocados intermutáveis abrangidos pela categoria R em virtude da massa máxima com carga tecnicamente admissível com a massa sem carga igual ou superior a 3,0 (artigo 3.º, definição 9)

NA = não aplicável

RVFSR = *Regulation on Vehicle Functional Safety Requirements* – Regulamento que estabelece requisitos em matéria de segurança funcional do veículo (ato delegado)

RVCR = *Regulation on Vehicle Construction Requirements* – Regulamento que estabelece requisitos em matéria de fabrico dos veículos (ato delegado)

REPPR = *Regulation on Environmental and Propulsion Performance Requirements* – Regulamento que estabelece requisitos em matéria de desempenho ambiental e de propulsão (ato delegado)

RVBR = *Regulation on Vehicle Braking Requirements* – Regulamento que estabelece requisitos em matéria de travagem (ato delegado)

## ANEXO II

**LIMITES PARA PEQUENAS SÉRIES**

O número de unidades de um mesmo modelo a disponibilizar no mercado, matricular, ou que tenha entrado em circulação anualmente num Estado-Membro não deve exceder o valor indicado a seguir para a categoria em questão.

Categoria	Unidades (para cada modelo)
T	150
C	50

## ANEXO III

**Tabela de correspondência**  
**(referido no artigo 76.º)**

Diretiva 2003/37/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigos 1.º e 2.º
Artigo 2.º	Artigo 3.º
Artigo 3.º	Artigos 20.º a 23.º
Artigo 4.º	Artigo 22.º, 24.º e 26.º
Artigo 5.º	Artigos 29.º a 31.º
Artigo 6.º	Artigos 33.º e 34.º
Artigo 7.º	Artigos 5.º, 38.º e 40.º
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 2	Artigos 35.º a 37.º e artigo 39.º
Artigo 9.º	Artigo 37.º
Artigo 10.º	Artigo 39.º
Artigo 11.º	Artigos 35.º e 36.º
Artigo 12.º	Artigos 49.º e 50.º
Artigo 13.º	Artigos 8.º e 28.º
Artigo 14.º	Artigo 24.º
Artigo 15.º	Artigos 41.º a 48.º
Artigo 16.º	Artigo 41.º e 44.º
Artigo 17.º	Artigo 44.º
Artigo 18.º	Artigo 48.º
Artigo 19.º	Artigos 68.º, 70.º e 71.º
Artigo 20.º	Artigo 69.º
Artigo 21.º	Artigo 5.º e artigos 57.º a 67.º
Artigo 22.º	—
Artigo 23.º	—
Artigo 24.º	—
Artigo 25.º	—
Artigo 26.º	—

**REGULAMENTO (UE) N.º 168/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 15 de janeiro de 2013****relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, foi estabelecido um sistema abrangente de homologação CE para os veículos de duas e três rodas pela Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> relativa à homologação desse tipo de veículos. Esses princípios deverão continuar a ser aplicados pelo presente regulamento e pelos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento.
- (2) O mercado interno deverá basear-se em regras transparentes, simples e coerentes, que garantam segurança e clareza jurídicas, de que possam beneficiar tanto as empresas como os consumidores.
- (3) Tendo em vista simplificar e acelerar a aprovação de legislação relativa ao processo de homologação, foi introduzida uma nova abordagem na União em matéria de legislação aplicável à homologação de veículos, segundo a qual o legislador, no processo legislativo ordinário, institui apenas as regras e os princípios fundamentais e delega na Comissão a definição de aspetos técnicos pormenorizados. No que se refere aos requisitos substantivos, o presente regulamento deverá, consequentemente, estabelecer apenas disposições fundamentais sobre segurança funcional e desempenho ambiental, habilitando a Comissão a definir as disposições técnicas específicas.

(4) O presente regulamento não deverá prejudicar as medidas respeitantes ao uso de veículos da categoria L na estrada, quer no plano nacional, quer à escala da União, como sejam as prescrições específicas para a carta de condução, as limitações da velocidade máxima ou a regulamentação do acesso a determinadas estradas.

(5) A fiscalização do mercado no setor automóvel e, em especial, no segmento dos veículos da categoria L deverá ser melhorada aperfeiçoando as disposições legais que regem a conformidade da produção e especificando as obrigações dos operadores económicos no circuito comercial. Em particular, deverão ser clarificados o papel e as responsabilidades das autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela homologação e fiscalização do mercado e reforçados os requisitos relativos à competência, às obrigações e ao desempenho dos serviços técnicos responsáveis pelos ensaios de homologação dos veículos. O cumprimento dos requisitos em matéria de homologação e conformidade da produção, previstos na legislação que rege o setor automóvel, deverá continuar a ser a principal responsabilidade das entidades homologadoras, ao passo que a fiscalização do mercado pode ser uma competência partilhada por diferentes autoridades nacionais. É necessário instituir uma coordenação e uma monitorização eficazes a nível da União e a nível nacional para assegurar que as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado apliquem as novas medidas de forma eficaz.

(6) As obrigações das autoridades nacionais previstas nas disposições aplicáveis à fiscalização do mercado que constam do presente regulamento são mais específicas do que as disposições correspondentes do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos <sup>(4)</sup>.

(7) O presente regulamento deverá prever requisitos substantivos em matéria de proteção ambiental e segurança funcional dos veículos. Os principais elementos dos requisitos relevantes do presente regulamento baseiam-se nos resultados da avaliação de impacto, de 4 de outubro de 2010, levada a cabo pela Comissão na qual se analisam as diferentes opções mediante a enumeração das possíveis vantagens e desvantagens do ponto de vista económico, ambiental, da segurança e social. No âmbito dessa análise, foram tidos em consideração os aspetos quantitativo e qualitativo. Após comparação das diferentes opções, as opções privilegiadas foram identificadas e selecionadas para constituírem a base do presente regulamento.

<sup>(1)</sup> JO C 84 de 17.3.2011, p. 30.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 20 de novembro de 2012 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 11 de dezembro de 2012.

<sup>(3)</sup> JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

- (8) O presente regulamento visa instituir regras harmonizadas para a homologação dos veículos da categoria L, com vista a assegurar o funcionamento do mercado interno. Os veículos da categoria L são veículos de duas, três ou quatro rodas, nomeadamente, veículos de duas rodas motorizados, triciclos e quadriciclos. Além disso, o presente regulamento visa simplificar o quadro jurídico em vigor, reduzir as emissões dos veículos da categoria L, para que, deste modo, a quota deste tipo de veículos no total das emissões dos transportes rodoviários seja mais proporcional, melhorar o nível geral de segurança, adaptar-se ao progresso técnico e reforçar as regras em matéria de fiscalização do mercado.
- (9) A fim de assegurar elevados níveis de segurança funcional dos veículos, segurança no trabalho e proteção ambiental, deverão ser harmonizados os requisitos técnicos e as normas ambientais aplicáveis aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas no que diz respeito à homologação.
- (10) Os objetivos do presente regulamento não deverão ser afetados pela instalação de determinados sistemas, componentes e unidades técnicas após a colocação no mercado, matrícula ou entrada em circulação dos veículos. Assim, deverão ser tomadas medidas adequadas para garantir que os sistemas, componentes ou as unidades técnicas que possam ser instalados em veículos e que sejam suscetíveis de prejudicar significativamente o funcionamento de sistemas essenciais para a proteção ambiental ou a segurança funcional sejam submetidos a controlo prévio por uma entidade homologadora antes de serem colocados no mercado, matriculados ou entrarem em circulação.
- (11) A Diretiva 95/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de fevereiro de 1995, relativa à velocidade máxima de projeto, ao binário máximo e à potência útil máxima do motor dos veículos a motor de duas ou três rodas<sup>(1)</sup>, introduziu a opção de os Estados-Membros recusarem a primeira matrícula e as matrículas sucessivas, no seu território, de veículos com uma potência útil máxima superior a 74 kW. Por essa razão e para remover entraves internos ao comércio no mercado da União, esta opção não deverá continuar a ser mantida. Outras medidas de segurança mais eficazes deverão ser introduzidas para contribuir para a redução do elevado número de feridos e vítimas mortais entre os condutores de veículos de duas rodas motorizados em acidentes rodoviários na União.
- (12) O presente regulamento estabelece requisitos ambientais para duas fases, sendo a segunda (Euro 5) obrigatória para os novos modelos de veículos a partir de 1 de janeiro de 2020, o que vem, assim, proporcionar previsibilidade a longo prazo para o planeamento dos fabricantes de veículos e da indústria de componentes. Com base nos dados futuramente disponíveis, um estudo dos efeitos ambientais, exigido pelo presente regulamento, deverá proporcionar uma base adicional através de modelagem, viabilidade técnica e análise custo-eficácia alicerçada nos dados mais recentes que estiverem disponíveis. Além disso, o estudo deverá, entre outros aspetos, avaliar a viabilidade e a eficácia de custos das disposições aplicáveis aos requisitos para o ensaio de controlo da conformidade dos veículos, aos requisitos das emissões fora de ciclo e à fixação de um limite quantificado para a emissão de partículas de certas (sub)categorias. Com base nos resultados deste estudo, a Comissão deverá ponderar a apresentação de uma proposta para introduzir estes novos elementos na futura legislação relativa à homologação aplicável após as fases previstas no presente regulamento.
- (13) O sistema de homologação UE foi concebido para permitir a cada Estado-Membro comprovar que cada modelo de veículo foi submetido às verificações previstas no presente regulamento, bem como nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, e que o seu fabricante obteve um certificado de homologação. Além disso, obriga os fabricantes a emitir um certificado de conformidade para cada veículo produzido em conformidade com a homologação. Um veículo acompanhado desse certificado deverá poder ser disponibilizado no mercado e matriculado para ser utilizado em todo o território da União.
- (14) A fim de assegurar que o processo de controlo de conformidade da produção, que é um dos elementos fundamentais do sistema de homologação UE, foi corretamente aplicado e funciona de maneira adequada, os fabricantes deverão ser sujeitos a inspeções regulares por parte de uma entidade competente ou de um serviço técnico com as necessárias qualificações designado para o efeito.
- (15) O presente regulamento define um conjunto de requisitos em matéria de segurança e de proteção do meio ambiente específicos. Por conseguinte, é importante instituir disposições que garantam que, nos casos em que um veículo representa um risco sério para os utentes ou o ambiente, o seu fabricante, ou qualquer operador económico do circuito comercial, adote medidas de proteção eficazes, incluindo a retirada dos veículos do mercado, na aceção do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008. As entidades homologadoras deverão poder avaliar se essas medidas são suficientes.
- (16) Em certos casos bem delimitados, é adequado permitir a homologação nacional de pequenas séries. A fim de evitar práticas abusivas, qualquer procedimento simplificado aplicável a veículos produzidos em pequenas séries deverá ser limitado a casos de produção muito restrita. Por este motivo, é necessário definir com precisão o conceito de pequena série em termos de número de veículos produzidos.

<sup>(1)</sup> JO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

- (17) A União é parte contratante no 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 ser montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições (a seguir designado «Acordo de 1958 revisto») <sup>(1)</sup>. No intuito de simplificar a legislação relativa à homologação, em consonância com as recomendações do relatório publicado pela Comissão em 2006 e intitulado «CARS 21: Um quadro regulador concorrencial para o setor automóvel no século XXI», é oportuno revogar todas as diretivas específicas, sem, no entanto, reduzir o nível de proteção. Os requisitos previstos nessas diretivas deverão ser transpostos para o presente regulamento, ou para os atos delegados adotados por força do mesmo, e deverão ser substituídos, sempre que necessário, com referências para os regulamentos correspondentes da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais tenha aderido e que estejam anexados ao Acordo de 1958 revisto. A fim de reduzir os encargos administrativos do procedimento de homologação, deverá permitir-se que os fabricantes de veículos requeiram a respetiva homologação nos termos do presente regulamento, quando aplicável, obtendo diretamente a homologação nos termos de um ou mais dos regulamentos UNECE pertinentes enumerados no Anexo I do presente regulamento ou nos diferentes atos delegados adotados por força do mesmo.
- (18) Consequentemente, os regulamentos UNECE e as alterações respetivas que a União tenha votado favoravelmente, em aplicação do disposto na Decisão 97/836/CE, deverão ser incorporados na legislação da UE em matéria de homologação. Em conformidade, a Comissão deverá ficar habilitada a adotar as necessárias adaptações aos anexos do presente regulamento, ou aos atos delegados adotados por força do mesmo.
- (19) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir o acesso ilimitado à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, e uma concorrência efetiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e à manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interação com outros sistemas do veículo. Convém estabelecer as especificações técnicas que os sítios dos fabricantes na *web* deverão respeitar, em conjunto com medidas específicas para assegurar um acesso razoável das pequenas e médias empresas.
- (20) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão <sup>(2)</sup>.
- (21) A fim de se completar o presente regulamento com mais pormenores técnicos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito aos requisitos em matéria de desempenho ambiental e do sistema de propulsão, de segurança funcional e de construção de veículos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (22) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis às violações do disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo e assegurar a respetiva aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (23) A fim de ser capaz de avaliar e decidir se importa alargar a instalação obrigatória de certos sistemas avançados de travagem a outras categorias de motociclos, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com base, entre outros, nos dados relativos aos acidentes rodoviários fornecidos pelos Estados-Membros.
- (24) Embora nada no presente regulamento impeça os Estados-Membros de continuarem a aplicar os seus sistemas nacionais de homologação respetivos, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o respetivo funcionamento, com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros, a fim de reconsiderar a questão de saber se urge apresentar uma proposta legislativa tendente à harmonização a nível da União dos referidos sistemas nacionais de homologação.
- (25) No contexto da revisão da Diretiva 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 <sup>(3)</sup>, a delimitação entre o presente regulamento e a Diretiva 2007/46/CE deverá ser considerada à luz da experiência adquirida pelos Estados-Membros com a aplicação do presente regulamento, em particular, para garantir uma concorrência leal entre as diferentes categorias de veículos.

<sup>(1)</sup> Decisão 97/836/CE do Conselho (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

<sup>(2)</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

<sup>(3)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.



- (26) No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação e a fim de reduzir os encargos para os fabricantes de veículos, o presente regulamento deverá conter apenas um número limitado de fases de aplicação para a introdução de novos níveis de emissão e de requisitos de segurança. O setor deverá dispor de tempo suficiente para se adaptar às novas disposições estabelecidas no presente regulamento e às especificações técnicas e administrativas previstas nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento. A definição atempada dos requisitos é essencial para que os fabricantes disponham de tempo suficiente para desenvolver, testar e aplicar soluções técnicas para os veículos que produzem em série e para que os fabricantes e as entidades homologadoras dos Estados-Membros instituem os sistemas administrativos necessários.
- (27) A Diretiva 2002/24/CE e as diretivas específicas referidas nessa diretiva foram consideravelmente alteradas por diversas vezes. Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, a Diretiva 2002/24/CE e as diretivas específicas referidas nessa diretiva deverão ser revogadas e substituídas por um regulamento e por um pequeno número de atos delegados e de execução. O recurso a um regulamento assegura a aplicação direta das disposições e permite que sejam atualizadas com muito maior rapidez e eficácia para uma melhor adaptação ao progresso técnico.
- (28) As seguintes diretivas deverão ser revogadas:
- Diretiva 2002/24/CE,
  - Diretiva 93/14/CEE do Conselho, de 5 de abril de 1993, relativa à travagem dos veículos a motor de duas e três rodas <sup>(1)</sup>,
  - Diretiva 93/30/CEE do Conselho, de 14 de junho de 1993, relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(2)</sup>,
  - Diretiva 93/33/CEE do Conselho, de 14 de junho de 1993, relativa ao dispositivo de proteção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(3)</sup>,
  - Diretiva 93/93/CEE do Conselho, de 29 de outubro de 1993, relativa às massas e dimensões dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(4)</sup>,
  - Diretiva 95/1/CE,
  - Diretiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1997, relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(5)</sup>,
  - Diretiva 2000/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de março de 2000, relativa ao indicador de velocidade dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(6)</sup>,
  - Diretiva 2002/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de julho de 2002, relativa à redução do nível de emissões poluentes dos veículos a motor de duas e três rodas <sup>(7)</sup>,
  - Diretiva 2009/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa à localização, para efeitos de montagem, da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(8)</sup>,
  - Diretiva 2009/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de julho de 2009 relativa à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(9)</sup>,
  - Diretiva 2009/78/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas <sup>(10)</sup>,
  - Diretiva 2009/79/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas <sup>(11)</sup>,
  - Diretiva 2009/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de julho de 2009 relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(12)</sup>,
  - Diretiva 2009/139/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas <sup>(13)</sup>.
- (29) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de normas harmonizadas em matéria de prescrições administrativas e técnicas para a homologação de veículos da categoria L e de fiscalização do mercado desses veículos, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, e podem, pois, devido à dimensão e aos efeitos pretendidos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aqueles objetivos,

<sup>(1)</sup> JO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 188 de 29.7.1993, p. 11.

<sup>(3)</sup> JO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

<sup>(4)</sup> JO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

<sup>(5)</sup> JO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

<sup>(8)</sup> JO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

<sup>(9)</sup> JO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

<sup>(10)</sup> JO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

<sup>(11)</sup> JO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

<sup>(12)</sup> JO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

<sup>(13)</sup> JO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

#### Artigo 1.º

##### Objeto

1. O presente regulamento estabelece as disposições técnicas e administrativas para a homologação de todos os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas novos mencionados no artigo 2.º, n.º 1.

O presente regulamento não é aplicável à homologação de veículos individuais. Contudo, se concederem essa homologação a título individual, os Estados-Membros devem aceitar qualquer homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas concedida ao abrigo do presente regulamento, e não ao abrigo das disposições nacionais relevantes.

2. O presente regulamento institui os requisitos relativos à fiscalização do mercado de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que estejam sujeitos a homologação nos termos do presente regulamento. O presente regulamento estabelece igualmente os requisitos para a fiscalização do mercado de peças e equipamento para esses veículos.

3. O presente regulamento não prejudica a aplicação de regulamentação em matéria de segurança rodoviária.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável a todos os veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, categorizados no artigo 4.º e no Anexo I (a seguir designados «veículos da categoria L»), destinados a circular em vias rodoviárias públicas, incluindo os que foram concebidos e construídos em uma ou várias fases, e a sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as peças e o equipamento, concebidos e construídos para esses veículos.

O presente regulamento também se aplica a motociclos de enduro [L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3)], motociclos de «trial» [L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)] e motoquatro pesadas de todo o terreno (L7e-B), categorizados no artigo 4.º e no Anexo I.

2. O presente regulamento não é aplicável aos seguintes veículos:

- a) Veículos com uma velocidade máxima de projeto não superior a 6 km/h;
- b) Veículos destinados exclusivamente a ser utilizados por pessoas com deficiências físicas;
- c) Veículos destinados exclusivamente a ser conduzidos por peões;

- d) Veículos destinados exclusivamente a ser utilizados em competições;
- e) Veículos concebidos e construídos para utilização pelos serviços das forças armadas, da proteção civil e dos bombeiros, das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e pelos serviços de emergência médica;
- f) Tratores agrícolas ou florestais abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos agrícolas e florestais<sup>(1)</sup>, máquinas abrangidas pela Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias<sup>(2)</sup>, e pela Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas<sup>(3)</sup>, bem como veículos a motor abrangidos pela Diretiva 2007/46/CE;
- g) Veículos concebidos essencialmente para ser utilizados fora das estradas ou em superfícies não pavimentadas;
- h) Ciclomotores com pedalagem assistida, equipados com um motor elétrico auxiliar com uma potência nominal máxima contínua inferior ou igual a 250 W, cuja alimentação seja interrompida, caso o ciclista cesse de pedalar, e seja reduzida progressivamente e finalmente interrompida antes de a velocidade do veículo atingir 25 km/h;
- i) Veículos autoequilibrados;
- j) Veículos não equipados com, pelo menos, um lugar sentado;
- k) Veículos equipados com uma qualquer posição sentada para o condutor que tenha uma altura do ponto R  $\leq$  540 mm no caso das categorias L1e, L3e e L4e, ou  $\leq$  400 mm no caso das categorias L2e, L5e, L6e e L7e.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do presente regulamento e dos atos enumerados no Anexo II, salvo disposição em contrário neles prevista, entende-se por:

- 1) «Homologação», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

<sup>(1)</sup> Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

<sup>(2)</sup> JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

- 2) «Certificado de homologação», o documento através do qual uma entidade homologadora certifica oficialmente a homologação de um modelo de veículo, de um tipo de sistema, componente ou unidade técnica;
- 3) «Homologação de veículo completo», uma homologação através da qual a entidade homologadora certifica que um modelo de veículo incompleto, completo ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;
- 4) «Homologação UE», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
- 5) «Certificado de homologação UE», o certificado baseado no modelo constante do ato de execução adotado por força do presente regulamento, ou no formulário de comunicação especificado nos regulamentos UNECE aplicáveis mencionados no presente regulamento ou nos atos delegados adotados por força do mesmo;
- 6) «Homologação de sistema», a homologação através da qual uma entidade homologadora certifica que um sistema montado num veículo de um modelo específico cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;
- 7) «Homologação de unidade técnica», a homologação através da qual uma entidade homologadora certifica que uma unidade técnica cumpre as disposições administrativas e requisitos técnicos aplicáveis relativamente a um ou mais modelos especificados de veículos;
- 8) «Homologação de componente», a homologação através da qual uma entidade homologadora certifica que um componente de veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;
- 9) «Homologação nacional», um procedimento de homologação instituído pela legislação nacional de um Estado-Membro, sendo a validade dessa homologação limitada ao território desse Estado-Membro;
- 10) «Certificado de conformidade», o documento emitido pelo fabricante, que certifica que o veículo produzido está conforme com o modelo homologado;
- 11) «Veículo de base», qualquer veículo que seja utilizado na fase inicial de um procedimento de homologação multifaseada;
- 12) «Veículo incompleto», qualquer veículo que deve passar, pelo menos, por mais uma fase de acabamento para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
- 13) «Veículo completado», qualquer veículo resultante do procedimento de homologação multifaseada que cumpra os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
- 14) «Veículo completo», qualquer veículo que não necessite de ser completado para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;
- 15) «Sistema», um conjunto de dispositivos combinados para desempenhar uma ou mais funções específicas num veículo e que está sujeito aos requisitos do presente regulamento, ou de qualquer um dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento;
- 16) «Componente», um dispositivo sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer um dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento, destinado a ser parte de um veículo e que pode ser homologado separadamente de um veículo nos termos do presente regulamento e dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento, caso esses atos o prevejam expressamente;
- 17) «Unidade técnica», um dispositivo sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer um dos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento e destinado a fazer parte de um veículo, que pode ser homologado separadamente, mas apenas em relação a um ou mais modelos especificados de veículos, caso esses atos o prevejam expressamente;
- 18) «Peças», os bens utilizados para a montagem de um veículo, bem como as peças sobressalentes;
- 19) «Equipamento», quaisquer bens, exceto peças, que possam ser acrescentados ou instalados num veículo;
- 20) «Peças ou equipamento de origem», peças ou equipamento fabricados segundo as especificações e as normas de produção do fabricante do veículo relativas ao fabrico de peças ou de equipamento destinados à montagem do veículo em causa. Incluem-se nesta definição as peças ou o equipamento fabricados na mesma linha de produção que as peças ou o equipamento acima referidos. Presume-se, até prova em contrário, que as peças ou o equipamento são de origem se o respectivo fabricante certificar que têm uma qualidade correspondente à dos componentes utilizados para a montagem do veículo em causa e que foram fabricados segundo as suas especificações e normas de produção;
- 21) «Peças sobressalentes», os bens destinados a ser instalados num veículo, a fim de substituir peças de origem desse veículo, incluindo bens tais como os lubrificantes necessários à utilização de um veículo, à exceção do combustível;

- 22) «Segurança funcional», a ausência de risco inaceitável de danos corporais ou de danos para a saúde humana ou de danos patrimoniais devido a acidentes causados pelo mau funcionamento ou pelo funcionamento deficiente de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas mecânicos, hidráulicos, pneumáticos, elétricos ou eletrónicos;
- 23) «Sistema avançado de travagem», um sistema de travagem antibloqueio, um sistema de travagem combinada, ou ambos;
- 24) «Sistema de travagem antibloqueio», um sistema que deteta o grau de deslizamento das rodas e que regula automaticamente a pressão que produz as forças de travagem na(s) roda(s) para limitar o seu grau de deslizamento;
- 25) «Sistema de travagem combinada»:
- a) No caso dos veículos das categorias L1e e L3e: um sistema de travagem de serviço em que, pelo menos, dois travões em rodas diferentes sejam acionados em conjunto por um único comando;
- b) No caso dos veículos da categoria L4e: um sistema de travagem em que os travões, pelo menos, nas rodas da frente e de trás sejam acionados por ação de um único comando (se a roda de trás e a roda do carro lateral travarem com o mesmo sistema de travagem, este é considerado o travão traseiro);
- c) No caso dos veículos das categorias L2e, L5e, L6e e L7e: um sistema de travagem de serviço em que todos os travões em todas as rodas sejam acionados em conjunto por um único comando;
- 26) «Acendimento automático», um sistema de iluminação que se ativa quando a chave de ignição ou o interruptor do motor estiverem na posição ligado;
- 27) «Dispositivo de controlo da poluição», os componentes de um veículo que controlam ou limitam as emissões de tubo de escape e/ou por evaporação;
- 28) «Dispositivo de controlo da poluição de substituição», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza destinados a substituir um dispositivo de controlo da poluição de origem e que podem ser homologados enquanto unidades técnicas;
- 29) Um «lugar sentado»:
- a) Um selim que acomode quer o condutor, quer um passageiro, montado; ou
- b) Um lugar suscetível de acomodar, no mínimo, uma pessoa com a envergadura de um manequim antropomórfico equivalente a um homem adulto de percentil 50, no caso do condutor;
- 30) «Motor de ignição por compressão», ou «motor CI», um motor de combustão que funciona de acordo com os princípios do ciclo «diesel»;
- 31) «Motor de ignição comandada», ou «motor PI», um motor de combustão que funciona de acordo com os princípios do ciclo de Otto;
- 32) «Veículo híbrido», um veículo a motor equipado com, pelo menos, dois conversores de energia diferentes e dois sistemas diferentes de armazenagem de energia (no veículo) para assegurar a sua propulsão;
- 33) «Veículo elétrico híbrido», um veículo que, para efeitos de propulsão mecânica, extrai energia a partir de ambas as seguintes fontes de energia/potência armazenadas a bordo do veículo:
- a) Um combustível consumível;
- b) Uma bateria, um condensador, um volante de inércia/gerador ou outro dispositivo de armazenagem de energia/potência elétrica;
- Esta definição inclui também os veículos que extraem energia de um combustível consumível exclusivamente para recarregar o dispositivo de armazenagem de energia/potência eléctrica;
- 34) «Propulsão», um motor de combustão, um motor elétrico, qualquer aplicação híbrida ou combinação destes tipos de motores, ou qualquer outro tipo de motor;
- 35) «Potência nominal máxima contínua», a potência máxima de trinta minutos no veio de saída de um motor elétrico, tal como prevê o Regulamento n.º 85 da UNECE;
- 36) «Potência útil máxima», a potência máxima de um motor de combustão disponível no banco de ensaios na extremidade da cambota, ou seu equivalente;
- 37) «Dispositivo manipulador», qualquer elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade e/ou carga do motor, às mudanças de velocidade, à depressão no coletor de admissão ou a qualquer outro parâmetro e destinado a ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões e do sistema de pós-tratamento dos gases de escape e que reduz a eficácia do controlo das emissões em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo;
- 38) «Durabilidade», a capacidade de duração de componentes e sistemas, de modo que o desempenho ambiental, na aceção do artigo 23.º e do Anexo V, possa ainda ser cumprido após uma determinada quilometragem, definida no Anexo VII, e que a segurança funcional do veículo seja salvaguardada, se este for usado nas condições normais ou previstas para a sua utilização e se for sujeito às revisões recomendadas pelo fabricante;

- 39) «Cilindrada do motor»:
- a) No que respeita aos motores de êmbolos de movimento alternado, a cilindrada nominal do motor;
  - b) No que respeita aos motores de êmbolos rotativos (Wankel), o dobro da cilindrada nominal do motor;
- 40) «Emissões por evaporação», os vapores de hidrocarbonetos emitidos pelo sistema de alimentação e de armazenamento de combustível de um veículo a motor que não sejam provenientes das emissões do tubo de escape;
- 41) «Ensaio SHED», um ensaio de um veículo num recinto hermético para determinações da evaporação; nesse recinto, é realizado um ensaio especial de emissões por evaporação;
- 42) «Sistema de combustível gasoso», um sistema composto de armazenamento de combustíveis gasosos, alimentação de combustível e componentes de comando instalados num motor, a fim de permitir que o motor possa funcionar a GPL, GNC ou hidrogénio como monocombustível, bicomcombustível ou multicomcombustível.
- 43) «Poluentes gasosos», as emissões de tubo de escape de monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), expressos em equivalente de dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>), e hidrocarbonetos (HC);
- 44) «Emissões de tubo de escape», as emissões de poluentes gasosos e de partículas pelo tubo de escape do veículo;
- 45) «Partículas», componentes dos gases de escape recolhidos dos gases de escape diluídos a uma temperatura máxima de 325 °K (52 °C), por meio dos filtros descritos no procedimento de ensaio para o controlo da média das emissões de tubo de escape;
- 46) «Ciclo mundial de ensaios harmonizados para motociclos (*Worldwide Harmonised Motorcycle Testing Cycle* ou WMTC)», um ciclo de ensaios de emissões em laboratório harmonizado a nível mundial, conforme definido pelo Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE;
- 47) «Fabricante», a pessoa singular ou coletiva responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação ou autorização, por assegurar a conformidade da produção, sendo igualmente responsável pela fiscalização do mercado relativamente aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas produzidos, independentemente de essa pessoa singular ou coletiva estar envolvida diretamente em todas as fases da conceção e do fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica a submeter ao processo de homologação;
- 48) «Representante do fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente nomeada pelo fabricante para o representar junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em seu nome relativamente a questões abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
- 49) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloque no mercado um veículo, sistema, componente ou unidade técnica provenientes de um país terceiro;
- 50) «Distribuidor», qualquer pessoa singular ou coletiva dentro do circuito comercial, à exceção do fabricante ou importador, que disponibilize um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento no mercado;
- 51) «Operador económico», o fabricante, o representante do fabricante, o importador ou o distribuidor;
- 52) «Matrícula», a autorização administrativa para a entrada em circulação rodoviária de um veículo, o que implica a sua identificação e a emissão de um número de série correspondente, futuramente designado número de matrícula, a título permanente, temporário ou por um curto período de tempo;
- 53) «Entrada em circulação», a primeira utilização, para o fim a que se destina, no território da União, de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;
- 54) «Colocar no mercado», a disponibilização de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, pela primeira vez, na União;
- 55) «Disponibilizar no mercado», qualquer fornecimento de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- 56) «Entidade homologadora», a autoridade de um Estado-Membro, instituída ou nomeada por esse Estado-Membro e por este comunicada à Comissão, com competência no que se refere a todos os aspetos da homologação de um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica no que diz respeito ao processo de autorização, à emissão e, se for caso disso, à revogação ou à recusa de certificados de homologação, e para atuar como ponto de contacto para as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, para designar os serviços técnicos e para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;
- 57) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade competente no Estado-Membro para a fiscalização do mercado no respetivo território;

- 58) «Fiscalização do mercado», as atividades levadas a cabo e as medidas adotadas pelas autoridades nacionais, a fim de garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas disponibilizados no mercado cumpram os requisitos definidos na legislação da União em matéria de harmonização que lhes seja aplicável e não coloquem em risco a saúde, a segurança, o ambiente ou quaisquer outros aspetos relacionados com a proteção do interesse público;
- 59) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora ou qualquer outra autoridade num Estado-Membro implicada e com responsabilidades nos domínios da fiscalização do mercado, do controlo fronteiriço da importação de veículos ou do processo de atribuição de matrícula, no que diz respeito a sistemas, componentes ou unidades técnicas, peças ou equipamento;
- 60) «Serviço técnico», uma organização ou um organismo designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro como laboratório de ensaios para efetuar os ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade para efetuar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções em nome da entidade homologadora, sendo também possível que a própria entidade homologadora assegure estas funções;
- 61) «Autoensaio», a realização de ensaios nas instalações próprias do fabricante e, bem assim, o registo dos resultados do ensaio e a entrega de um relatório com as conclusões à entidade homologadora, por parte de um fabricante que tenha sido designado como serviço técnico para avaliar o cumprimento de determinados requisitos;
- 62) «Método de ensaio virtual», a simulação em computador, incluindo cálculos que demonstrem que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica cumpre as prescrições técnicas do ato delegado adotado por força do artigo 32.º, n.º 6, sem recurso à utilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica real;
- 63) «Sistema de diagnóstico a bordo», ou «sistema OBD», um sistema que dispõe da capacidade para identificar a origem provável das anomalias por meio de códigos de anomalia armazenados na memória de um computador;
- 64) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspeção, inspeção periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelos fabricantes às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores a essa informação; essa informação inclui toda a informação requerida para a instalação de peças e equipamento em veículos;
- 65) «Operadores independentes», as empresas que não sejam oficinas de reparação ou representantes autorizados, direta ou indiretamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos, nomeadamente, as empresas de reparação, os fabricantes ou os distribuidores de equipamento de reparação, de ferramentas ou de peças sobresselentes, os editores de informações técnicas, os automóveis clubes, as empresas de assistência rodoviária, os operadores de serviços de inspeção e ensaio e os operadores que ofereçam formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos;
- 66) «Oficina de reparação autorizada», o prestador de serviços de reparação e manutenção de veículos que exerça as suas atividades no âmbito de um sistema de distribuição criado por um fornecedor de veículos;
- 67) «Veículo de fim de série», qualquer veículo que integre um lote existente e que não possa ser disponibilizado no mercado, ou que já não possa ser disponibilizado no mercado, matriculado ou que tenha entrado em circulação, devido à entrada em vigor de novos requisitos técnicos ao abrigo dos quais não foi homologado;
- 68) «Veículo de duas rodas motorizado», ou «PTW», um veículo de duas rodas a motor, incluindo velocípedes, ciclomotores e motociclos;
- 69) «Triciclo motorizado», um veículo de três rodas motorizado que cumpre os critérios de classificação para os veículos da categoria L5e;
- 70) «Quadriciclo», um veículo de quatro rodas que cumpre os critérios de classificação para os veículos das categorias L6e e L7e;
- 71) «Veículo autoequilibrado», um conceito de veículo baseado num equilíbrio instável que necessita de um sistema de controlo auxiliar para manter o equilíbrio, incluindo veículos a motor de uma roda, de duas rodas ou de duas lagartas;
- 72) «Rodas duplas», duas rodas montadas num mesmo eixo que são consideradas como um só eixo e cuja distância entre os centros das superfícies de contacto dessas rodas com o solo é igual ou inferior a 460 mm;
- 73) «Modelo de veículo», um grupo de veículos, incluindo as suas variantes e versões, pertencentes a uma mesma categoria, pelo menos, no que diz respeito aos aspetos essenciais especificados em seguida:
- a) Categoria e subcategoria;
  - b) Fabricante;
  - c) Quadro, armação, subarmação, plataforma ou estrutura a que estão acoplados os componentes principais;
  - d) Designação do modelo indicada pelo fabricante;

- 74) «Variante», um veículo ou um grupo de veículos do mesmo tipo que:
- a) Têm as mesmas características de base ou forma de carroçaria;
  - b) Têm a mesma propulsão e configuração de propulsão;
  - c) Caso um motor de combustão faça parte da propulsão, têm o mesmo ciclo de funcionamento do motor;
  - d) Têm o mesmo número e a mesma disposição dos cilindros;
  - e) Têm o mesmo tipo de caixa de velocidades;
  - f) A diferença na massa em ordem de marcha entre valor mais baixo e mais elevado não é superior a 20 % do valor mais baixo;
  - g) A diferença na massa máxima admissível entre o valor mais baixo e o mais elevado não é superior a 20 % do valor mais baixo;
  - h) Têm uma unidade de propulsão cuja cilindrada (no caso das unidades de combustão) apresenta, entre o valor mais baixo e o mais elevado, uma variação não superior a 30 % do valor mais baixo; e
  - i) Têm uma unidade de propulsão cuja potência de saída apresenta, entre o valor mais baixo e o mais elevado, uma variação não superior a 30 % do valor mais baixo;
- 75) «Versão de uma variante», um veículo que consiste numa combinação de elementos indicados no dossiê de homologação referido no artigo 29.º, n.º 10;
- 76) «Motor de combustão externo», um motor térmico em que as câmaras de combustão e de expansão estão fisicamente separadas e em que um fluido de funcionamento interno é aquecido por combustão numa fonte externa; o calor da combustão externa expande o fluido de funcionamento interno, o qual, em seguida, ao expandir-se e ao atuar sobre o mecanismo do motor, produz movimento e energia utilizável;
- 77) «Grupo motopropulsor», os componentes e sistemas de um veículo que geram energia e a transmitem à superfície da estrada, incluindo o(s) motor(es), os sistemas de gestão do(s) motor(es), ou qualquer outro módulo de comando, os dispositivos de controlo da poluição, incluindo as emissões de poluentes e os sistemas de redução do ruído, a transmissão e o seu comando, seja um veio de transmissão, seja uma correia de transmissão ou corrente motriz, os diferenciais, a relação do diferencial e o pneu das rodas motrizes (raio);
- 78) «Veículo monocombustível», um veículo concebido para funcionar principalmente com um tipo de combustível;
- 79) «Veículo monocombustível a gás», um veículo monocombustível que funciona principalmente com GPL, GN/biometano ou hidrogénio, mas que também pode ter um sistema a gasolina para emergências ou apenas para o arranque, não podendo o seu reservatório de gasolina conter mais de cinco litros;
- 80) «E5», uma mistura de combustível de 5 % de etanol anidro e 95 % de gasolina;
- 81) «GPL», gás de petróleo liquefeito, que é composto de propano e butano liquefeitos em armazenamento sob pressão;
- 82) «GN», gás natural com um teor de metano muito elevado;
- 83) «Biometano», um gás natural renovável feito a partir de fontes orgânicas, que começa como «biogás», mas que, em seguida, é limpo num processo chamado «biogás em biometano», que remove as impurezas do biogás, como o dióxido de carbono, os siloxanos e os sulfetos de hidrogénio (H<sub>2</sub>S);
- 84) «Veículo bicombustível», um veículo equipado com dois sistemas separados de armazenagem de combustível, que pode funcionar a tempo parcial com dois combustíveis diferentes e que foi concebido para trabalhar apenas com um tipo de combustível de cada vez;
- 85) «Veículo bicombustível a gás», um veículo bicombustível que pode funcionar com gasolina e também com GPL, GN/biometano ou hidrogénio;
- 86) «Veículo multicombustível» («flex fuel»), um veículo com um sistema de armazenagem de combustível que pode funcionar com diferentes misturas de dois ou mais combustíveis;
- 87) «E85» uma mistura de combustível de 85 % de etanol anidro e 15 % de gasolina;
- 88) «Veículo multicombustível a etanol», um veículo multicombustível que pode funcionar com gasolina, ou com uma mistura de gasolina e etanol até 85 % de mistura de etanol;
- 89) «H2NG», uma mistura de combustível de hidrogénio e gás natural;
- 90) «Veículo multicombustível a H2NG», um veículo multicombustível («flex fuel») que pode funcionar com diferentes misturas de hidrogénio e de GN/biometano;
- 91) «Veículo multicombustível a biodiesel», um veículo multicombustível («flex fuel») que pode funcionar com diesel mineral, ou com uma mistura de diesel mineral e biodiesel;
- 92) «B5», uma mistura de combustível de um máximo de 5 % de biodiesel e de 95 % de diesel de petróleo;

- 93) «Biodiesel», um combustível diesel com uma base de óleo vegetal ou de gordura animal, que consiste em ésteres dialquílicos de cadeia longa produzidos de forma sustentável;
- 94) «Veículo elétrico puro», um veículo alimentado por:
- a) Um sistema que consiste em um ou mais dispositivos de armazenamento de energia elétrica, um ou mais dispositivos de acondicionamento de energia elétrica, ou uma ou mais máquinas que convertam energia elétrica armazenada em energia mecânica enviada às rodas para a propulsão do veículo;
  - b) Um sistema elétrico de propulsão auxiliar adaptado a um veículo concebido para se pedalar;
- 95) «Veículo a pilhas de combustível de hidrogénio», um veículo alimentado por uma pilha de combustível que converte a energia química do hidrogénio em energia elétrica para a propulsão do veículo;
- 96) «Ponto R», ou «ponto de referência de um lugar sentado», um ponto do projeto definido pelo fabricante do veículo para cada lugar sentado e estabelecido em conexão com o sistema de referência tridimensional.

As referências feitas no presente regulamento aos requisitos, procedimentos ou mecanismos previstos no presente regulamento devem considerar-se como referências aos requisitos, procedimentos ou mecanismos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo.

#### Artigo 4.º

##### Categorias de veículos

1. Os veículos da categoria L incluem veículos a motor de duas, três ou quatro rodas das subcategorias indicadas no presente artigo e no Anexo I, incluindo velocípedes com motor, ciclomotores de duas ou três rodas, motocicletas de duas ou três rodas, motocicletas com carros laterais, motoquatro de estrada ligeiras ou pesadas e quadrimóveis ligeiros ou pesados.

2. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias e subcategorias de veículos, definidas segundo os critérios enumerados no Anexo I:

- a) Veículos da categoria L1e (veículo a motor ligeiro de duas rodas), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
  - i) veículos L1eA (velocípede com motor),
  - ii) veículo L1eB (ciclomotor de duas rodas);
- b) Veículos da categoria L2e (ciclomotor de três rodas), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
  - i) veículo L2e-P (ciclomotor de três rodas concebido para transporte de passageiros),

- ii) veículo L2e-U (ciclomotor de três rodas concebido para fins comerciais);
- c) Veículos da categoria L3e (motociclo de duas rodas), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
  - i) desempenho de motociclo <sup>(1)</sup>, que se subdivide nas seguintes subcategorias:
    - veículo L3e-A1 (motociclo de baixo desempenho),
    - veículo L3e-A2 (motociclo de médio desempenho),
    - veículo L3e-A3 (motociclo de elevado desempenho),
  - ii) utilização especial:
    - motociclo de enduro L3e-A1E, L3e-A2E ou L3e-A3E,
    - motociclo de «trial» L3e-A1T, L3e-A2T ou L3e-A3T;
- d) Veículos da categoria L4e (motociclo de duas rodas com carro lateral);
- e) Veículos da categoria L5e (tríciclos motorizados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
  - i) veículos L5e-A (tríciclo): veículo concebido principalmente para transporte de passageiros,
  - ii) veículos L5e-B (tríciclos comerciais): triciclos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias;
- f) Veículos da categoria L6e (quadriciclos ligeiros), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
  - i) veículos L6e-A (motoquatro ligeiras de estrada),
  - ii) veículos L6e-B (quadrimóveis ligeiros), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
    - veículos L6e-BU (quadrimóveis ligeiros para fins comerciais): veículos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias,
    - veículos L6e-BP (quadrimóveis ligeiros para transporte de passageiros): veículos concebidos principalmente para o transporte de passageiros;
- g) Veículos da categoria L7e (quadriciclos pesados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:

<sup>(1)</sup> Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18); ver definições de desempenho, categorias A1 e A2, no artigo 4.º, n.º 3, alíneas a) e b).



- i) Veículos L7e-A (motoquatro pesadas de estrada), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
- L7e-A1 – motoquatro de estrada A1,
  - L7e-A2 – motoquatro de estrada A2;
- ii) Veículos da subcategoria L7e-B (motoquatro pesadas de todo o terreno), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
- L7e-B1 – motoquatro de todo o terreno,
  - L7e-B2 – «buggies» lado a lado;
- iii) Veículos da subcategoria L7e-C (quadrimóveis pesados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
- veículos L7e-CU (quadrimóveis pesados para fins comerciais): veículos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias,
  - veículos L7e-CP (quadrimóveis pesados para transporte de passageiros): veículos concebidos principalmente para o transporte de passageiros.

3. Os veículos da categoria L enumerados no n.º 2 são ainda classificados em conformidade com o sistema de propulsão do veículo:

- a) Veículos equipados com um motor de combustão interna:
- ignição por compressão (IC),
  - ignição comandada (PI);
- b) Veículos equipados com um motor de combustão externo, uma turbina, um êmbolo rotativo, sendo que, para efeitos da conformidade com os requisitos ambientais e de segurança funcional, um veículo equipado com tais sistemas de propulsão é considerado idêntico a um veículo equipado com um motor de combustão interna PI;
- c) Veículos equipados com um motor que funciona com ar pré-comprimido e não emitem níveis mais elevados de poluentes e/ou gases inertes do que os já presentes no ar ambiente, pelo que, para efeitos da conformidade com os requisitos de segurança funcional, esse veículo é considerado um veículo que funciona a combustível gasoso;
- d) Veículo equipado com um motor elétrico;
- e) Veículos híbridos que combinam qualquer um dos sistemas de propulsão mencionados nas alíneas a), b), c) ou d) do presente número, ou qualquer combinação múltipla dessas configurações de sistemas de propulsão, incluindo motores múltiplos de combustão e/ou elétricos.

4. No que diz respeito à classificação dos veículos da categoria L do n.º 2, um veículo que não seja abrangido por uma dada categoria, por não corresponder, pelo menos, a um dos critérios estipulados para essa categoria, é abrangido pela cate-

goria seguinte cujos critérios preencha. Esta disposição é aplicável aos seguintes grupos de categorias e subcategorias:

- a) Categoria L1e e suas subcategorias L1e-A e L1e-B e categoria L3e e suas subcategorias L3e-A1, L3e-A2 e L3e-A3;
- b) Categoria L2e e a categoria L5e e suas subcategorias L5e-A e L5e-B;
- c) Categoria L6e e suas subcategorias L6e-A e L6e-B e categoria L7e e suas subcategorias L7e-A, L7e-B e L7e-C;
- d) Qualquer outra sequência lógica de categorias e/ou subcategorias proposta pelo fabricante e homologada pela entidade homologadora.

5. Não obstante os critérios de (sub)classificação definidos nos n.ºs 1 a 4 do presente artigo e no Anexo I, aplicam-se as subcategorias adicionais estabelecidas no Anexo V, a fim de harmonizar os procedimentos de teste ambiental à escala internacional, tomando como referência os regulamentos UNECE e os regulamentos técnicos globais UNECE.

#### Artigo 5.º

##### Determinação da massa em ordem de marcha

1. A massa em ordem de marcha de um veículo da categoria L é determinada pela medição da massa do veículo sem carga pronto para uma utilização normal e inclui a massa:

- a) Dos líquidos;
- b) Do equipamento-padrão, em conformidade com as especificações do fabricante;
- c) De «combustível» nos depósitos de combustível, que devem ser preenchidos até, pelo menos, 90 % da sua capacidade.

Para efeitos da presente alínea:

- i) se um veículo funcionar a «combustível líquido», este deve ser entendido como «combustível»,
- ii) se um veículo funcionar com uma «mistura líquida combustível/óleo»,
- e se o combustível para fazer andar o veículo e o óleo lubrificante forem misturados previamente, então esta «pré-mistura» deve ser entendida como «combustível»,
  - e se o combustível para fazer andar o veículo e o óleo lubrificante forem armazenados separadamente, então apenas o «combustível» para fazer andar o veículo deve ser entendido como «combustível», ou

iii) se um veículo funcionar a combustível gasoso, combustível gasoso liquefeito ou trabalhar a ar comprimido, a massa de «combustível» nos depósitos de combustível gasoso pode ser regulada para 0 quilos;

- d) Da carroçaria, da cabina e das portas; e
  - e) Dos vidros, dos dispositivos de reboque, dos pneus sobreselentes, bem como das ferramentas;
2. A massa em ordem de marcha de um veículo da categoria L exclui a massa:
- a) Do condutor (75 quilos) e do passageiro (65 quilos);
  - b) Das máquinas ou do equipamento instalado na área da plataforma de carga;
  - c) Das pilhas de combustível, no caso dos veículos híbridos ou elétricos puros;
  - d) Do sistema de alimentação de combustível gasoso, bem como dos depósitos de combustível gasoso, no caso de veículos monocombustível, bicombustível ou multicomcombustível;
  - e) Dos reservatórios para armazenamento de ar comprimido, no caso da propulsão por ar pré-comprimido.

## CAPÍTULO II

### OBRIGAÇÕES GERAIS

#### Artigo 6.º

#### Obrigações dos Estados-Membros

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

O ato de notificação das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado deve incluir o seu nome, endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, e o respetivo domínio de competência. A Comissão publica, no seu sítio *web*, a lista e os dados das entidades homologadoras.

2. Os Estados-Membros só devem autorizar a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos, componentes e unidades técnicas que cumpram as prescrições do presente regulamento.
3. Os Estados-Membros não devem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por motivos relacionados com aspetos da sua construção e funcionamento abrangidos pelo presente regulamento, se cumprirem os requisitos nele previstos.
4. Os Estados-Membros devem organizar e levar a cabo ações de fiscalização do mercado e inspeções de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que entram no mercado, nos termos do capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

#### Artigo 7.º

#### Obrigações das entidades homologadoras

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

#### Artigo 8.º

#### Medidas de fiscalização do mercado

1. No caso dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas sujeitos a homologação, as autoridades de fiscalização do mercado devem realizar inspeções documentais adequadas e a uma escala apropriada, tendo em conta os princípios estabelecidos nos domínios da avaliação dos riscos, das reclamações e de outras informações.

As autoridades de fiscalização do mercado podem exigir aos operadores económicos a apresentação de documentação e informações que considerem necessárias para o exercício das suas funções.

Caso os operadores económicos apresentem certificados de conformidade, as autoridades de fiscalização do mercado devem ter em conta esses certificados.

2. Às peças e ao equipamento não abrangidos pelo n.º 1 do presente artigo aplica-se na totalidade o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

#### Artigo 9.º

#### Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por eles produzidos, ao ser colocados no mercado ou ao entrarem em circulação, foram fabricados e homologados de acordo com os requisitos enunciados no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento.
2. No caso de um processo de homologação multifaseado, cada fabricante é responsável pela homologação e pela conformidade da produção dos sistemas, componentes ou unidades técnicas adicionados na fase de acabamento do veículo em que intervém. Qualquer fabricante que altere componentes ou sistemas já homologados em fases anteriores é responsável pela homologação e pela conformidade da produção dos componentes e sistemas modificados.
3. Os fabricantes que modifiquem um veículo incompleto de tal modo que o veículo passe a classificar-se numa categoria diferente de veículo, tendo como consequência a alteração dos requisitos legais cujo cumprimento já foi avaliado numa fase anterior da homologação, são também responsáveis por assegurar a conformidade com os novos requisitos aplicáveis à categoria de veículos em que se insere o veículo modificado.

4. Para efeitos de homologação dos veículos, sistemas, componentes ou das unidades técnicas abrangidos pelo presente regulamento, os fabricantes estabelecidos fora do território da União devem nomear um único representante estabelecido no território da União para os representar junto da entidade homologadora.

5. Os fabricantes estabelecidos fora do território da União devem nomear um só representante estabelecido no território da União para efeitos de fiscalização do mercado, que pode ser o representante único mencionado no n.º 4, ou um outro representante.

6. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estarem ou não envolvidos diretamente em todas as fases do fabrico de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.

7. Nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo, os fabricantes devem assegurar a existência de procedimentos para manter a conformidade da produção em série com o modelo homologado. Devem ser tidas em conta as modificações efetuadas no projeto ou nas características de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, bem como as alterações dos requisitos que constituíram a referência para a comprovação da conformidade de um produto, nos termos do Capítulo VI.

8. Para além da marcação regulamentar e das marcações de homologação afixadas nos veículos, componentes ou unidades técnicas por eles produzidos, nos termos do artigo 39.º, os fabricantes devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto na União nos veículos, componentes ou unidades técnicas por si disponibilizados no mercado, ou, se tal não for possível, na embalagem ou num documento que acompanhe esses componentes ou unidades técnicas.

9. Os fabricantes devem assegurar que, enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

#### Artigo 10.º

#### **Obrigações dos fabricantes relativamente aos seus produtos que não estejam em conformidade ou que constituam um risco grave**

1. Os fabricantes que considerem ou tenham motivos para crer que um seu veículo, sistema, componente ou unidade técnica, que tenha sido colocado no mercado ou que tenha entrado em circulação, não é conforme ao disposto no presente regulamento, ou nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, devem tomar imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, ou proceder à respetiva retirada ou recolha do mercado, se tal for considerado conveniente.

O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação, fornecendo-lhe pormenores,

designadamente, sobre a não conformidade e qualquer medida corretiva aplicada.

2. Caso um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresente um risco grave, os fabricantes devem informar imediatamente desse facto as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento foi disponibilizado no mercado ou entrou em circulação, fornecendo-lhes informações pormenorizadas especialmente no que se refere à não conformidade e às medidas corretivas aplicadas.

3. Os fabricantes devem conservar o dossiê de homologação referido no artigo 29.º, n.º 10, e, adicionalmente, o fabricante do veículo deve manter uma cópia dos certificados de conformidade referidos no artigo 38.º à disposição das entidades homologadoras, durante um período de dez anos após a comercialização de um veículo, e durante um período de cinco anos após a comercialização de um sistema, componente ou unidade técnica.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os fabricantes devem facultar a essa autoridade, por intermédio da entidade homologadora, uma cópia do certificado de homologação UE, ou a autorização referida no artigo 51.º, n.º 1, que demonstre a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, numa língua que a autoridade em causa possa facilmente entender. Os fabricantes devem cooperar com a autoridade nacional no que se refere a qualquer ação adotada nos termos do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, a fim de eliminar os riscos decorrentes dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que foram comercializados, matriculados ou colocados em circulação.

#### Artigo 11.º

#### **Obrigações dos representantes do fabricante no que diz respeito à fiscalização do mercado**

O representante do fabricante para efeitos de fiscalização do mercado deve praticar os atos definidos no mandato conferido pelo fabricante. Esse mandato deve permitir a um representante, no mínimo:

- a) Ter acesso ao dossiê de fabrico referido no artigo 27.º e aos certificados de conformidade referidos no artigo 38.º, a fim de que eles possam ser colocados à disposição das entidades homologadoras durante um período de dez anos após a comercialização de um veículo e durante um período de cinco anos após a comercialização de um sistema, componente ou unidade técnica;
- b) Mediante pedido fundamentado de uma entidade homologadora, facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade da produção de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica;
- c) Cooperar com as entidades homologadoras ou as autoridades de fiscalização do mercado, a pedido destas, em qualquer ação adotada para evitar os riscos graves decorrentes de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento abrangidos pelo seu mandato.

*Artigo 12.º***Obrigações dos importadores**

1. Os importadores só devem colocar no mercado veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas conformes que obtiveram a homologação UE ou que preencham os requisitos para a homologação nacional, ou peças ou equipamento inteiramente sujeitos às exigências do Regulamento (CE) n.º 765/2008;

2. Antes da colocação no mercado de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica homologados, os importadores devem assegurar-se de que existe um dossiê de homologação conforme ao artigo 29.º, n.º 10, e que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresenta a marcação de homologação exigida e é conforme ao disposto no artigo 9.º, n.º 8. No caso de um veículo, o importador deve verificar se o veículo em causa vem acompanhado do necessário certificado de conformidade.

3. Caso os importadores considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento não está conforme aos requisitos do presente regulamento e, especialmente, que não corresponde ao modelo/tipo homologado, não devem colocar no mercado, permitir a entrada em circulação ou matricular o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica em causa até que seja garantida a sua conformidade. Além disso, devem informar o fabricante e as autoridades de fiscalização do mercado, sempre que considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento em questão pode representar um risco grave. No caso dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que já tenham sido homologados, os importadores devem igualmente comunicar o facto à entidade homologadora que concedeu a homologação.

4. Os importadores devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto no veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, ou, se tal não for possível, na respetiva embalagem ou num documento que acompanhe o sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento.

5. Os importadores devem assegurar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica seja acompanhado(a) das instruções e informações na língua ou nas línguas oficiais dos Estados-Membros em questão, conforme requerido pelo artigo 55.º.

6. Enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, os importadores devem assegurar que as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

7. Sempre que considerado apropriado, em função do risco que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresente, os importadores devem, a fim de proteger a saúde e segurança dos consumidores, investigar e, se

necessário, conservar um registo de reclamações e de recolhas de veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento, mantendo os distribuidores informados dessas ações de controlo.

*Artigo 13.º***Obrigações dos importadores relativamente aos produtos que não estão em conformidade ou que representam um risco grave**

1. Os importadores que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica que tenham colocado no mercado não é conforme ao disposto no presente regulamento devem tomar imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, ou proceder à respetiva retirada ou recolha do mercado, se tal for considerado conveniente.

2. Se um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento representar um risco grave, os importadores devem informar imediatamente o fabricante, bem como as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado tenham colocado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento. O importador deve também informá-los de quaisquer medidas tomadas e fornecer informações pormenorizadas especialmente no que se refere ao risco grave e às medidas corretivas aplicadas pelo fabricante.

3. Por um período de dez anos após a colocação de um veículo no mercado e durante um período de cinco anos a partir da colocação de um sistema, componente ou unidade técnica no mercado, os importadores mantêm um exemplar do certificado de conformidade à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado e asseguram que o dossiê de homologação mencionado no artigo 29.º, n.º 10, possa ser facultado a essas autoridades, mediante pedido.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os importadores devem facultar-lhe toda a informação e a documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, numa língua que a autoridade em causa possa facilmente entender. Os importadores devem cooperar com a referida autoridade, a pedido desta, no que se refere a qualquer ação para eliminar os riscos decorrentes dos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento que tenham colocado no mercado.

*Artigo 14.º***Obrigações dos distribuidores**

1. Quando disponibilizarem um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento no mercado, os distribuidores devem agir com a devida diligência em relação aos requisitos do presente regulamento.

2. Antes da disponibilização no mercado, da matrícula ou da entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou de uma unidade técnica, os distribuidores devem verificar se o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica apresenta a placa regulamentar ou a marcação de homologação exigida, se vem acompanhado dos documentos e das instruções e informações de segurança necessários, na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro em cujo mercado o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica deva ser disponibilizado, e ainda se o importador e o fabricante cumpriram os requisitos previstos no artigo 12.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 39.º, n.ºs 1 e 2.

3. Os distribuidores devem assegurar que, enquanto um veículo, sistema, componente ou unidade técnica estiver sob a sua responsabilidade, as condições de armazenamento ou de transporte não prejudiquem a sua conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento.

#### Artigo 15.º

### Obrigações dos distribuidores relativamente aos produtos que não estão em conformidade ou que representam um risco grave

1. Sempre que os distribuidores considerem ou tenham motivos para crer que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não está conforme aos requisitos do presente regulamento, não devem disponibilizar no mercado, matricular ou permitir a entrada em circulação do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa até que seja garantida a respetiva conformidade.

2. Os distribuidores que considerem ou tenham motivos para crer que determinado veículo, sistema, componente ou unidade técnica que disponibilizaram no mercado, matricularam ou por cuja entrada em circulação sejam responsáveis não é conforme ao disposto no presente regulamento devem informar desse facto o fabricante ou o seu representante, a fim de assegurar que sejam tomadas as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, ou proceder à respetiva retirada do mercado, se tal for considerado conveniente, em conformidade com o disposto no artigo 10.º, n.º 1, ou no artigo 13.º, n.º 1.

3. Se o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento representar um risco grave, os distribuidores devem informar imediatamente o fabricante, o importador, as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado tenham disponibilizado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento. O distribuidor deve também informá-los de quaisquer medidas tomadas e fornecer informações pormenorizadas especialmente no que se refere ao risco grave e às medidas corretivas aplicadas pelo fabricante.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os distribuidores devem certificar-se de que o fabricante facultou à autoridade nacional as informações especificadas no artigo 10.º, n.º 4, ou que o importador fornece à autoridade nacional as informações especificadas no artigo 13.º, n.º 3. Os distribuidores devem cooperar com essa autoridade, a seu pedido, no que se refere a qualquer ação tomada em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos decorrentes dos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento que disponibilizaram no mercado.

#### Artigo 16.º

### Casos em que as obrigações dos fabricantes se aplicam aos importadores e distribuidores

Para efeitos do presente regulamento, um importador ou distribuidor deve ser considerado um fabricante e é abrangido pelo disposto nos artigos 9.º a 11.º sempre que o importador ou distribuidor disponibilize no mercado, matricule, ou seja responsável pela entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica sob o seu nome comercial ou marca, ou se modificar um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica de tal modo que a conformidade com os requisitos aplicáveis possa ser afetada.

#### Artigo 17.º

### Identificação dos operadores económicos

A pedido, os operadores económicos devem, durante um período de dez anos no caso de um veículo e de cinco anos no caso de um sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, identificar junto das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado:

- Qualquer operador económico que lhes tenha fornecido um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;
- Qualquer operador económico a quem tenham fornecido um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento.

## CAPÍTULO III

### REQUISITOS SUBSTANTIVOS

#### Artigo 18.º

### Requisitos substantivos gerais

1. Os veículos da categoria L e os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos devem cumprir os requisitos enumerados nos Anexos II a VIII aplicáveis às correspondentes (sub)categorias de veículos.

2. Os veículos da categoria L, ou os seus sistemas, componentes ou unidades técnicas, cuja compatibilidade eletromagnética seja abrangida pelos atos delegados referidos no n.º 3 do presente artigo relativo à construção de veículos e no ato de execução adotado por força do presente regulamento, não estão sujeitos à Diretiva 2004/108/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 2004, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à compatibilidade eletromagnética <sup>(1)</sup>.

3. A fim de completar os requisitos de homologação dos veículos da categoria L previstos no presente regulamento, a Comissão deve adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º relativo aos requisitos técnicos detalhados e aos procedimentos de ensaio sintetizados nos Anexo II (A), (B) e (C), salvaguardando, assim, um elevado nível de segurança e de proteção ambiental, tal como se encontra definido nas disposições pertinentes do presente regulamento. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

<sup>(1)</sup> JO L 390 de 31.12.2004, p. 24.

### Artigo 19.º

#### Proibição de dispositivos manipuladores

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

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

### Artigo 20.º

#### Medidas aplicáveis aos fabricantes relativas a modificações no grupo motopropulsor

1. Os fabricantes de veículos devem equipar os veículos da categoria L, com a exceção das subcategorias L3e-A3 e L4e-A3, com um conjunto de características para evitar a transformação abusiva do grupo motopropulsor, sob a forma de um conjunto de requisitos e especificações técnicos destinados a:

- a) Impedir modificações que possam afetar a segurança, especialmente através de um aumento do desempenho do veículo resultante da transformação abusiva do grupo motopropulsor, com o objetivo de aumentar o binário máximo e/ou a potência e/ou a velocidade máxima do protótipo do veículo, devidamente definida no decurso do processo de homologação seguido pelo fabricante do veículo; e/ou
- b) Evitar danos potenciais para o ambiente.

2. A Comissão deve adotar atos delegados nos termos do artigo 75.º no que diz respeito aos requisitos específicos relativos às medidas referidas no n.º 1, a fim de facilitar a observância do n.º 4. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

3. Após uma modificação do grupo motopropulsor, o veículo deve cumprir os requisitos técnicos aplicáveis da categoria e subcategoria a que pertencia inicialmente ou, se aplicável, da nova categoria e subcategoria em vigor à data da colocação no mercado, matrícula ou entrada em circulação do veículo original, incluindo as mais recentes alterações a esses requisitos.

Se o fabricante de veículos conceber o grupo motopropulsor de um modelo de veículo de modo a permitir a sua modificação, mas de uma forma que o veículo deixe de estar em conformidade com o modelo homologado, embora corresponda a uma variante ou versão adicional, o fabricante de veículos deve incluir no pedido de homologação a informação relevante sobre

cada variante ou versão assim criada, devendo cada variante ou versão ser explicitamente homologada. Se o veículo modificado se inserir numa nova categoria ou subcategoria, cumpre apresentar um pedido para uma nova homologação.

4. Sem prejuízo do n.º 1, e a fim de evitar modificações ou adaptações com efeitos nocivos na segurança funcional ou no desempenho ambiental do veículo, o fabricante deve procurar, por meio das melhores soluções de engenharia, evitar que essas modificações ou adaptações sejam tecnicamente possíveis, a menos que sejam explicitamente declaradas e incluídas no dossiê de fabrico e fiquem, por essa via, abrangidas pela homologação.

### Artigo 21.º

#### Requisitos gerais de sistemas de diagnóstico a bordo

1. Os veículos da categoria L devem estar equipados com um sistema OBD que esteja em conformidade com os requisitos funcionais e com os procedimentos de ensaio previstos nos atos delegados adotados por força do n.º 5 e a partir das datas de aplicação definidas no Anexo IV.

2. A partir das datas previstas no ponto 1.8.1 do Anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3e, L4e, L5e-A, L6e-A e L7e-A devem estar equipadas com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e alerta para falhas passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos na Parte B1 do Anexo VI sejam ultrapassados.

3. A partir das datas previstas no ponto 1.8.2 do Anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3e e L7e devem estar equipadas com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e que é acionado sempre que os limites de emissões estabelecidos na Parte B2 do Anexo VI estejam a ser ultrapassados. Os sistemas OBD da primeira geração para estas (sub)categorias de veículos alertam igualmente para o desencadeamento de qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor.

4. A partir das datas previstas no ponto 1.8.3 do Anexo IV e em função dos resultados do estudo de impacto ambiental a que se refere o artigo 23.º, n.º 5, as (sub)categorias de veículos L3e, L5e-A, L6e-A e L7e-A devem também estar equipadas com um sistema OBD da segunda geração que monitoriza e alerta para as falhas e a deterioração do sistema de controle de emissões, passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos na Parte B.2 do Anexo VI sejam ultrapassados.

5. A fim de harmonizar o modo de o sistema OBD comunicar as falhas do sistema de segurança funcional ou do sistema de controlo de emissões e facilitar a reparação eficaz e eficiente de um veículo, a Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados em que se instituem disposições técnicas de carácter pormenorizado relativas aos sistemas de diagnóstico a bordo, incluindo requisitos funcionais aplicáveis ao sistema OBD e procedimentos de ensaio para os domínios enumerados nos n.ºs 1 a 4, de acordo com o disposto no Anexo II, Parte C, ponto 11, e com o ensaio do tipo VIII referido no Anexo V.

### Artigo 22.º

#### Requisitos aplicáveis à segurança funcional dos veículos

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

2. O fabricante deve assegurar que a segurança funcional do veículo perdure durante toda a sua vida útil, se este for usado nas condições normais ou previstas para a sua utilização e se for sujeito às revisões recomendadas pelo fabricante. O fabricante deve fornecer uma declaração no dossiê de fabrico que confirme que a resistência dos sistemas, das peças e do equipamento cruciais para a segurança funcional é assegurada através de ensaios apropriados e do recurso a boas práticas de engenharia.

3. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis enunciados nos Anexos II e VIII, bem como os requisitos aplicáveis em matéria de procedimentos de ensaio e de desempenho, conforme previsto pelo ato delegado adotado por força do n.º 5.

4. Os componentes dos veículos cujos riscos de natureza elétrica sejam abrangidos pelos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento não estão sujeitos à Diretiva 2006/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros no domínio do material elétrico destinado a ser utilizado dentro de certos limites de tensão <sup>(1)</sup>.

5. A fim de assegurar um elevado nível de segurança funcional, a Comissão deve adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, sobre os requisitos específicos enumerados no Anexo II, Parte B, relativos à segurança funcional dos veículos e, nos casos em que isso se aplique, basear-se nos requisitos de segurança funcional reforçados previstos no Anexo VIII. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

6. Numa segunda fase, até 31 de dezembro de 2020, a Comissão deve adotar um ato delegado, nos termos do artigo 75.º, destinado a harmonizar os requisitos e os ensaios para garantir a integridade da estrutura do veículo ao longo da sua vida normal, enumerados no Anexo II, Parte B, ponto 17.

7. A Comissão pode adotar atos de execução que definam um formulário-modelo para a declaração dos fabricantes. Os atos de execução em causa devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

### Artigo 23.º

#### Requisitos aplicáveis ao desempenho ambiental

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos são concebidos, fabricados e montados de modo a minimizar o im-

pacto sobre o ambiente. Os fabricantes devem assegurar que os veículos homologados cumprem os requisitos de desempenho ambiental, conforme indicado nos Anexos II, V e VI, e no âmbito da quilometragem relacionada com a durabilidade, de acordo com o disposto no Anexo VII.

2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis em matéria de procedimentos e requisitos de ensaio, conforme indicado no Anexo V e dentro dos prazos de candidatura previstos no Anexo IV, a instituir pelo ato delegado adotado por força do n.º 12 do presente artigo.

3. Os fabricantes devem assegurar que os requisitos de homologação destinados a verificar a conformidade em matéria de durabilidade sejam cumpridos. Ao critério do fabricante, deve ser utilizado um dos seguintes procedimentos de ensaio de durabilidade, a fim de comprovar à entidade homologadora que o desempenho ambiental de um veículo homologado é duradouro:

a) Um ensaio de durabilidade real dos veículos com uma contagem da quilometragem total:

Os veículos de ensaio devem, eles próprios, acumular a distância total estabelecida na Parte A do Anexo VII e devem ser testados de acordo com o procedimento previsto no ensaio do tipo V, nos termos do ato delegado adotado por força do n.º 12 do presente artigo. Os resultados do teste de emissões até ter sido percorrida – e incluindo – a distância total definida na Parte A do Anexo VII devem ser inferiores aos limites ambientais previstos na Parte A do Anexo VI;

b) Um ensaio de durabilidade real dos veículos com uma contagem da quilometragem parcial:

Os veículos de ensaio devem, eles próprios, acumular um mínimo de 50 % da distância total estabelecida na Parte A do Anexo VII e devem ser testados de acordo com o procedimento previsto no ensaio do tipo V, nos termos do ato delegado adotado por força do n.º 12 do presente artigo. Conforme especificado nesse ato, os resultados dos ensaios devem ser extrapolados para a distância total fixada na Parte A do Anexo VII. Tanto os resultados do teste como os resultados extrapolados devem ser inferiores aos limites ambientais previstos na Parte A do Anexo VI;

c) Procedimento de durabilidade matemática:

Para cada elemento constituinte das emissões, o produto da multiplicação do fator de deterioração definido na Parte B do Anexo VII pelo resultado do teste ambiental de um veículo que tenha acumulado mais de 100 quilómetros depois de ter entrado em circulação logo após a sua saída da cadeia de produção deve ser inferior ao limite ambiental previsto na Parte A do Anexo VI.

<sup>(1)</sup> JO L 374 de 27.12.2006, p. 10.

4. Até 1 de janeiro de 2016, a Comissão deve levar a cabo um estudo de impacto ambiental abrangente. O estudo deve avaliar a qualidade do ar e a percentagem de poluentes correspondente aos veículos da categoria L e deve abranger os requisitos dos ensaios dos tipos I, IV, V, VII e VIII, enumerados no Anexo V.

Deve ainda coligir e avaliar os dados científicos mais recentes, as últimas descobertas científicas, bem como análises de modelização e de custo-eficácia, com o propósito de estabelecer medidas políticas definitivas através da confirmação e fixação definitiva das datas de aplicação dos valores-limite da Euro 5 previstos no Anexo IV, assim como os requisitos ambientais da Euro 5 previstos no Anexo V, nas Partes A2, B2 e C2 do Anexo VI e no Anexo VII relativos à quilometragem relacionada com a durabilidade e os fatores de deterioração.

5. Com base nos resultados a que se refere o n.º 4, a Comissão deve apresentar, até 31 de dezembro de 2016, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os seguintes aspetos:

- a) As datas de aplicação dos valores-limite da Euro 5 referidas no Anexo IV;
- b) Os valores-limite de emissão Euro 5 referidos na Parte A2 do Anexo VI e os valores-limite das emissões para o sistema OBD previstos na Parte B2 do Anexo VI;
- c) Todos os tipos de veículos novos das (sub)categorias L3e, L5e, L6e-A e L7e-A devem, além da primeira geração de sistemas OBD (OBD I), estar igualmente equipados com a segunda geração de sistemas OBD (OBD II) na fase Euro 5;
- d) As quilometragens associadas à durabilidade para a fase Euro 5 referidas na Parte A do Anexo VII, e os fatores de deterioração para a Euro 5 referidos na Parte B do Anexo VII.

A Comissão deve apresentar as propostas legislativas adequadas à luz do referido relatório.

6. Baseando-se nos resultados do estudo de impacto ambiental, a Comissão adota um ato delegado, nos termos do artigo 75.º, que defina que as (sub)categorias L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B e L7e-C para a fase Euro 5 devem ser submetidas ao ensaio SHED ou ao ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível e da tubagem de alimentação de combustível, com os limites de ensaio indicados na Parte C2 do Anexo VI.

7. Os fabricantes devem assegurar que os veículos da categoria L observem os requisitos de ensaio aplicáveis em matéria de desempenho ambiental para efeitos de aprovação e das extensões constantes do Parte A do Anexo V.

8. No que diz respeito ao ensaio do tipo I, o limite de emissões aplicável para os motociclos L3e-AxE («enduro»,  $x = 1, 2$  ou  $3$ ) e L3e-AxT («trial»,  $x = 1, 2$  ou  $3$ ) é a soma

dos valores  $L_2$  (THC) e  $L_3$  ( $NO_x$ ) do Parte A do Anexo VI. Os resultados dos testes das emissões ( $NO_x + THC$ ) devem ser inferiores ou iguais a este limite ( $L_2 + L_3$ ).

9. Os veículos da categoria L4e devem cumprir os requisitos ambientais instituídos no Anexo V para os veículos da categoria L3e, sendo que, para os ensaios dos tipos I, IV, VII e VIII do Anexo V, podem ser submetidos a ensaio só o conjunto completo do veículo de base motorizado, com o carro lateral montado, ou apenas o veículo de base motorizado, sem o carro lateral montado, de acordo com o que for mais apropriado.

10. Os fabricantes devem assegurar que todos os dispositivos de controlo da poluição de substituição comercializados ou que entraram em circulação na União são homologados nos termos do presente regulamento.

11. Os requisitos referidos nos n.ºs 1 a 10 são aplicáveis a veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, em conformidade com o disposto no Anexo II.

12. A fim de assegurar um elevado nível de proteção do ambiente, a Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados sobre as especificações técnicas pormenorizadas em matéria de proteção do ambiente para os domínios enumerados nos n.ºs 1, 2, 3, 6 e 7 do presente artigo, incluindo os procedimentos de ensaio.

#### Artigo 24.º

#### **Requisitos ambientais suplementares relativos a emissões de gases com efeito de estufa, consumo de combustível, consumo de energia elétrica e autonomia elétrica**

1. As emissões de  $CO_2$  (dióxido de carbono) devem ser determinadas pelo fabricante através do ciclo de ensaios de emissões em laboratório aplicável e por ele comunicadas à entidade homologadora. O consumo de combustível e/ou o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica devem ser calculados quer com base nos resultados de laboratório de ensaios da entidade homologadora, quer medidos, atestados pelo serviço técnico e comunicados a essa entidade.

2. Os resultados da medição do  $CO_2$ , o consumo de combustível calculado ou medido, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica devem ser incluídos no dossiê de fabrico, de acordo com o disposto no ato de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, e a informação relevante deve ser indicada também no certificado de conformidade.

Além da indicação no certificado de conformidade, os fabricantes devem assegurar que os dados relativos à emissão de  $CO_2$ , ao consumo de combustível, ao consumo de energia elétrica e à autonomia elétrica são fornecidos ao comprador do veículo na altura da aquisição de um veículo novo, sob o formato que considerem adequado.



3. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados sobre os requisitos aplicáveis aos procedimentos de ensaio relativos aos métodos de cálculo e medição da emissão de CO<sub>2</sub>, do consumo de combustível, do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica.

#### CAPÍTULO IV

### PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

#### Artigo 25.º

#### Procedimentos de homologação UE

1. Ao requerer a homologação de veículo completo, o fabricante pode optar por um dos seguintes procedimentos:

- a) Homologação fase a fase;
- b) Homologação unifaseada;
- c) Homologação mista.

Além disso, o fabricante das categorias de veículos previstas no n.º 5 pode escolher a homologação multifaseada.

Para a homologação de sistemas, componentes e unidades técnicas só se aplica o procedimento de homologação unifaseada.

2. O procedimento de homologação fase a fase deve consistir na obtenção, em diversas fases, da totalidade dos certificados de homologação UE dos sistemas, componentes e unidades técnicas relativos ao veículo, que culmina, na fase final do procedimento, na homologação de veículo completo.

3. A homologação unifaseada é um procedimento que consiste na homologação do veículo no seu todo numa única operação.

4. A homologação mista é um procedimento de homologação fase a fase no qual se obtém uma ou mais homologações dos sistemas na fase final da homologação do veículo no seu todo, sem que seja necessário emitir o certificado de homologação UE para esses sistemas.

5. No procedimento de homologação multifaseada, uma ou mais entidades homologadoras certificam que, consoante o estado de acabamento, um modelo de veículo incompleto ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento.

Deve ser concedida uma homologação multifaseada aos modelos de veículos incompletos ou completados que estejam em conformidade com as informações contidas no dossiê de fabrico previsto no artigo 27.º e que cumpram os requisitos técnicos previstos nos atos aplicáveis enumerados no Anexo II, tendo em conta o estado de acabamento do veículo.

6. A homologação para a fase final de acabamento deve ser concedida unicamente depois de a entidade homologadora ter

verificado que o modelo de veículo homologado na fase final cumpre, nessa data, todos os requisitos técnicos aplicáveis. Tal deve incluir um controlo documental de todas os requisitos abrangidos por uma homologação de um veículo incompleto concedida no decurso de um procedimento multifaseado, mesmo que ela tenha sido concedida a uma outra (sub)categoria de veículo.

A homologação multifaseada, mencionada no n.º 1, segundo parágrafo, é aplicável apenas aos veículos das subcategorias L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU e L7e-CU.

7. A escolha do procedimento de homologação não afeta os requisitos substantivos que o modelo de veículo homologado tem de cumprir no momento da emissão da homologação de veículo completo.

8. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados sobre as modalidades pormenorizadas relativas aos procedimentos de homologação. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### Artigo 26.º

#### Pedido de homologação

1. O pedido de homologação deve ser apresentado pelo fabricante à entidade homologadora.

2. Para cada modelo de veículo, tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica só pode ser apresentado um único pedido junto de um único Estado-Membro.

3. Para cada modelo/tipo a homologar, deve ser apresentado um pedido separado.

#### Artigo 27.º

#### Dossiê de fabrico

1. O requerente deve fornecer à entidade homologadora um dossiê de fabrico.

2. O dossiê de fabrico deve incluir os seguintes elementos:

- a) Uma ficha de informação;
- b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informação;
- c) Para veículos, uma indicação do(s) procedimento(s) escolhido(s) nos termos do artigo 25.º, n.º 1;
- d) Quaisquer informações adicionais solicitadas pela entidade homologadora no contexto do processo de candidatura.

3. O dossiê de fabrico pode ser fornecido em suporte papel ou em suporte eletrónico que seja aceite pelo serviço técnico e pela entidade homologadora.

4. A Comissão estabelece os modelos da ficha de informação e do dossiê de fabrico por via de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### Artigo 28.º

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

1. Um pedido de homologação fase a fase deve ser acompanhado de um dossiê de fabrico nos termos do artigo 27.º e também por todo o conjunto de certificados de homologação requeridos por cada um dos atos aplicáveis enumerados no Anexo II.

No caso da homologação de um sistema, de um componente ou de uma unidade técnica, por força dos atos aplicáveis enumerados no Anexo II, a entidade homologadora tem acesso ao respetivo dossiê de fabrico até à data em que a homologação for concedida ou recusada.

2. O pedido de homologação unifaseada deve ser acompanhado por um dossiê de fabrico previsto no artigo 27.º que contém a informação relevante, nos termos dos atos de execução adotados por força do presente regulamento, em relação a esses atos aplicáveis.

3. No caso do procedimento de homologação mista, o dossiê de fabrico deve ser acompanhado de um ou mais certificados de homologação requeridos nos termos de cada um dos atos aplicáveis enumerados no Anexo II e deve incluir, na medida em que não seja apresentado qualquer certificado de homologação, a informação relevante, nos termos dos atos de execução adotados por força do presente regulamento, em relação a esses atos aplicáveis.

4. Sem prejuízo dos n.ºs 1, 2 e 3, devem apresentar-se as seguintes informações para efeitos da homologação multifaseada:

- a) Na primeira fase, as partes do dossiê de fabrico e os certificados de homologação UE que correspondem ao estado de acabamento do veículo de base;
- b) Na segunda fase e fases subsequentes, as partes do dossiê de fabrico e os certificados de homologação UE que correspondem à fase de fabrico em curso, bem como uma cópia do certificado de homologação UE relativo ao veículo emitido na fase de fabrico precedente e informações pormenorizadas e completas sobre quaisquer modificações ou equipamento adicionais que o fabricante tenha feito ao veículo;

A informação especificada nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo do presente número pode ser fornecida nos termos do n.º 3.

5. Mediante pedido fundamentado da entidade homologadora, pode ser exigido ao fabricante que preste quaisquer informa-

ções suplementares necessárias para possibilitar uma tomada de decisão sobre os ensaios exigidos ou para facilitar a realização desses ensaios.

#### CAPÍTULO V

### REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

#### Artigo 29.º

### Disposições gerais

1. As entidades homologadoras devem conceder uma homologação UE unicamente depois de verificarem as medidas relativas à conformidade da produção referidas no artigo 33.º e a conformidade do modelo de veículo, do tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica com as prescrições aplicáveis.

2. A homologação UE deve ser concedida nos termos do presente capítulo.

3. Se uma entidade homologadora considerar que um modelo de veículo, ou um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, muito embora conformes com as disposições aplicáveis, representa um sério risco para a segurança rodoviária ou prejudica gravemente o ambiente ou a saúde pública, pode recusar a concessão da homologação UE. Nesse caso, deve informar imediatamente desse facto as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão, enviando um dossiê detalhado em que se explica as razões da decisão e se apresenta as provas correspondentes.

4. Os certificados de homologação UE devem ser numerados segundo um sistema harmonizado, definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

5. A entidade homologadora deve, no prazo de um mês a contar da emissão do certificado de homologação UE, enviar às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros um exemplar do certificado de homologação UE, juntamente com os seus anexos, para cada modelo de veículo que tiver homologado, através de um sistema de intercâmbio eletrónico seguro e comum. O exemplar pode ser também em suporte eletrónico seguro.

6. A entidade homologadora deve informar sem demora as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros de qualquer decisão de recusa ou de revogação da homologação de um veículo, bem como dos fundamentos de tal decisão.

7. A entidade homologadora deve enviar trimestralmente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE que tiver concedido, alterado, recusado ou revogado para sistemas, componentes ou unidades técnicas durante o período precedente.

8. Caso uma entidade homologadora de outro Estado-Membro assim o solicite, a entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE deve enviar a essa entidade homologadora, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, um exemplar do certificado de homologação UE solicitado, juntamente com os seus anexos, através de um sistema de intercâmbio eletrónico seguro e comum. O exemplar pode ser também em suporte eletrónico seguro.

9. Caso a Comissão o solicite, a entidade homologadora deve enviar a informação referida nos n.ºs 5 a 8 também à Comissão.

10. A entidade homologadora deve elaborar um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico, acompanhado dos relatórios de ensaio e de todos os outros documentos apensos pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas funções. O dossiê de homologação deve conter um índice do seu conteúdo, devidamente numerado ou marcado para identificar claramente todas as páginas e o formato de cada documento, de modo a registar as fases sucessivas de gestão da homologação UE, em particular, as datas das revisões e das atualizações. A entidade homologadora deve manter a informação contida no dossiê de homologação disponível por um período de dez anos após o fim da validade da homologação em causa.

#### Artigo 30.º

#### Disposições específicas relativas ao certificado de homologação UE

1. O certificado de homologação UE deve conter, como anexos, os seguintes elementos:

- a) O dossiê de fabrico a que se refere o 29.º, n.º 10;
- b) Os resultados dos ensaios;
- c) Os nomes e espécimes das assinaturas das pessoas autorizadas a assinar certificados de conformidade e uma declaração relativa às respetivas funções na empresa;
- d) No caso de uma homologação UE de um veículo completo, um exemplar devidamente preenchido do certificado de conformidade.

2. O certificado de homologação UE deve ser elaborado com base no formulário definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

3. No que diz respeito a cada modelo de veículo, a entidade homologadora deve:

- a) Preencher todas as rubricas relevantes do certificado de homologação UE, incluindo a ficha de resultados dos ensaios apensa;

b) Compilar o índice do dossiê de homologação;

c) Entregar de imediato ao requerente o certificado preenchido, juntamente com os seus anexos.

A Comissão deve definir o modelo da ficha de resultados dos ensaios referida na alínea a) por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

4. No caso de uma homologação UE que, nos termos do artigo 40.º, tenha sido objeto de restrições quanto à validade ou de derrogações quanto à aplicação de determinadas disposições do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, essas restrições ou derrogações devem ser especificadas no certificado de homologação UE.

5. Se o fabricante optar por um procedimento de homologação mista, a entidade homologadora deve indicar no dossiê de homologação as referências dos relatórios de ensaio estabelecidos pelos atos de execução referidos no artigo 32.º, n.º 1, em relação aos quais não exista certificado de homologação UE.

6. Se o fabricante optar por um procedimento de homologação unifaseada, a entidade homologadora deve estabelecer uma lista de requisitos ou atos aplicáveis e anexar essa lista ao certificado de homologação UE. A Comissão deve adotar o modelo para essa lista por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### Artigo 31.º

#### Disposições especiais aplicáveis a sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Deve ser concedida a homologação UE a um sistema que corresponda às características descritas no dossiê de fabrico e que cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos aplicáveis enumerados na lista do Anexo II.

2. Deve ser concedida a homologação UE de componente ou de unidade técnica a um componente ou unidade técnica que corresponda às características descritas no dossiê de fabrico e que cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos aplicáveis enumerados na lista do Anexo II.

3. Se os componentes ou as unidades técnicas, independentemente de se destinarem à reparação, assistência ou manutenção, estiverem igualmente abrangidos por uma homologação de sistema de um veículo, não é necessária uma homologação adicional do componente ou da unidade técnica, salvo disposição em contrário prevista nos atos aplicáveis constantes da lista do Anexo II.

4. Se um componente ou uma unidade técnica cumprir a sua função ou apresentar uma característica específica apenas em ligação com outras partes do veículo, possibilitando, por conseguinte, a verificação do cumprimento das prescrições apenas quando o componente ou a unidade técnica estiver a funcionar em conjunto com essas outras partes do veículo, o âmbito da homologação UE do componente ou da unidade técnica deve ser restringido em conformidade.

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

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

#### Artigo 32.º

##### Ensaio exigidos para a homologação UE

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

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

O formato do relatório de ensaio deve cumprir os requisitos gerais definidos pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

2. O fabricante deve pôr à disposição da entidade homologadora o número de veículos, componentes ou unidades técnicas exigido ao abrigo dos atos aplicáveis enumerados na lista do Anexo II para a realização dos ensaios requeridos.

3. Os ensaios exigidos devem ser realizados em veículos, componentes e unidades técnicas representativos do modelo ou tipo a homologar.

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

4. Os métodos de ensaio virtual podem ser utilizados como alternativas aos métodos de ensaio referidos no n.º 1, mediante aprovação da entidade homologadora e a pedido do fabricante, relativamente aos requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados por força do n.º 6.

5. Os métodos de ensaio virtual devem cumprir as condições enunciadas nos atos delegados adotados por força do n.º 6.

6. A fim de garantir que os resultados obtidos através de ensaios virtuais sejam tão significativos quanto os obtidos através de ensaios físicos, a Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados relativos aos requisitos cuja avaliação pode ser objeto de ensaios virtuais e enunciar as condições em que esses ensaios devem ser realizados. Ao adotar esses atos delegados, a Comissão deve tomar como base os requisitos e os procedimentos previstos no Anexo XVI da Diretiva 2007/46/CE, consoante o caso.

#### Artigo 33.º

##### Medidas relativas à conformidade da produção

1. Uma entidade homologadora que conceda uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as medidas adequadas para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção vão estar em conformidade com o modelo ou tipo homologado.

2. Uma entidade homologadora que conceda uma homologação de veículo completo deve tomar as medidas necessárias para verificar se os certificados de conformidade emitidos pelo fabricante cumprem o disposto no artigo 38.º. Para o efeito, a entidade homologadora deve verificar se um número suficiente de amostras dos certificados de conformidade cumpre o disposto no artigo 38.º e se o fabricante tomou as medidas adequadas para assegurar que os dados contidos nos certificados de conformidade são corretos.

3. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias relativas a essa homologação para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se as medidas referidas nos n.ºs 1 e 2 continuam a ser adequadas de forma a que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuarão a estar em conformidade com o modelo ou tipo homologado e os certificados de conformidade continuarão a cumprir o disposto no artigo 38.º.

4. Para verificar se um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica são conformes ao modelo ou tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE pode realizar qualquer das inspeções ou ensaios necessários para a homologação UE em amostras recolhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas instalações de produção.

5. Caso uma entidade homologadora que concedeu uma homologação UE apure que as medidas referidas nos n.ºs 1 e 2 não são aplicadas, se afastam significativamente das disposições e planos de controlo aprovados, deixaram de ser aplicadas ou já não são consideradas adequadas, embora a produção prossiga, deve tomar as medidas necessárias para garantir que o procedimento relativo à conformidade da produção seja aplicado de forma correta ou então deve revogar a homologação.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, no que diz respeito às medidas pormenorizadas relativas à conformidade da produção. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### CAPÍTULO VI

### ALTERAÇÃO DAS HOMOLOGAÇÕES UE

#### Artigo 34.º

##### Disposições gerais

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

Essa entidade homologadora deve decidir qual dos procedimentos previstos no artigo 35.º deve ser adotado.

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

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

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

Os procedimentos referidos no artigo 35.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspeções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos.

#### Artigo 35.º

##### Revisões ou extensões das homologações UE

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

Nesses casos, a entidade homologadora procede, se necessário, à emissão das páginas revistas do dossiê de homologação, assinando claramente, em cada uma delas, a natureza das alterações e a data da reemissão. Considera-se que uma versão atualizada e

consolidada do dossiê de homologação, acompanhada de uma descrição pormenorizada das alterações, satisfaz esse requisito.

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

- Forem necessárias novas inspeções ou novos ensaios;
- Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos;
- Forem aplicáveis novos requisitos, ao abrigo de qualquer um dos atos enumerados no Anexo II, ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica homologados.

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

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

4. Não é necessário alterar a homologação de um veículo se os novos requisitos referidos no n.º 2, alínea c), forem, de um ponto de vista técnico, irrelevantes para esse modelo de veículo, ou se disserem respeito a outras categorias de veículos que não aquela à qual o veículo em causa pertence.

#### Artigo 36.º

##### Emissão e notificação das alterações

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

2. No caso de uma revisão, a entidade homologadora deve entregar de imediato ao requerente os documentos revistos ou a versão consolidada e atualizada, consoante os casos, incluindo o índice revisto do dossiê de homologação.

3. A entidade homologadora deve notificar qualquer alteração de um certificado de homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 29.º.

## CAPÍTULO VII

## VALIDADE DA HOMOLOGAÇÃO UE

## Artigo 37.º

**Caducidade**

1. As homologações UE devem ser concedidas por um prazo de validade ilimitado.
2. A homologação UE de um veículo caduca em cada uma das seguintes situações:
  - a) Tornaram-se obrigatórios para a disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos novos requisitos aplicáveis ao modelo de veículo homologado, não sendo possível atualizar a homologação em conformidade;
  - b) A produção do veículo homologado cessou de modo voluntário e definitivo;
  - c) A validade da homologação terminou por força de uma restrição nos termos do artigo 40.º, n.º 6;
  - d) A homologação foi revogada, nos termos do artigo 33.º, n.º 5, do artigo 49.º, n.º 1, ou do artigo 52.º, n.º 4.
3. Caso uma única variante de um modelo ou uma versão de uma variante caduque, a caducidade da homologação UE do veículo é limitada à variante ou versão em causa.
4. Quando cessar definitivamente a produção de um determinado modelo de veículo, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE do veículo.

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

5. Sem prejuízo do n.º 4, caso a homologação UE de um veículo caduque, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

A entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve de imediato transmitir toda a informação pertinente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, a fim de permitir a aplicação, se for caso disso, do disposto no artigo 44.º.

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

## CAPÍTULO VIII

## CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

## Artigo 38.º

**Certificado de conformidade**

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

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

Durante um período de dez anos após a respetiva data de fabrico, o fabricante do veículo deve emitir, a pedido do proprietário do veículo, uma segunda via do certificado de conformidade, mediante um pagamento que não exceda o custo da sua emissão. A menção «duplicado» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todos os duplicados do certificado.

2. O fabricante deve usar o modelo de certificado de conformidade adotado pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O certificado de conformidade é concebido de forma a impedir falsificações. Para o efeito, os atos de execução devem prever que o papel utilizado no certificado seja protegido por várias características de segurança referentes à impressão. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

3. O certificado de conformidade deve ser redigido, pelo menos, numa das línguas oficiais da União. Qualquer Estado-Membro pode solicitar que o certificado de conformidade seja traduzido para a sua ou as suas próprias línguas oficiais.

4. A(s) pessoa(s) autorizada(s) a assinar certificados de conformidade deve(m) pertencer à organização do fabricante e deve(m) estar devidamente autorizada(s) pela administração a assumir plenamente a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção ou à conformidade da produção do veículo.

5. O certificado de conformidade deve ser preenchido na sua totalidade e não deve conter quaisquer restrições relativas à utilização de um veículo, salvo as previstas no presente regulamento ou em qualquer um dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

6. No caso de um veículo incompleto ou completado, o fabricante deve, no certificado de conformidade, preencher apenas os elementos que tenham sido acrescentados ou alterados na fase de homologação em curso e, se for caso disso, anexar ao certificado todos os certificados de conformidade emitidos nas fases anteriores.

7. O certificado de conformidade deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 40.º, n.º 2, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados, homologados nos termos do artigo 40.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (homologação provisória)».

8. O certificado de conformidade descrito nos atos de execução a que se refere o n.º 2 deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 42.º, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados homologados em pequenas séries» e, na sua proximidade imediata, o ano de produção, seguido de um número de série entre 1 e o limite estabelecido no quadro constante do Anexo III, com indicação, para cada ano de produção, da posição do veículo em causa no âmbito dos números de produção atribuídos nesse ano.

9. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o fabricante pode transmitir o certificado de conformidade, por meios eletrónicos, à autoridade dos Estados-Membros responsável pela matrícula.

#### Artigo 39.º

### **Chapa regulamentar com a marcação adequada dos veículos e marca de homologação dos componentes ou das unidades técnicas**

1. O fabricante de um veículo deve apor, em cada veículo fabricado em conformidade com o modelo homologado, uma placa regulamentar com a marcação adequada requerida pelo ato de execução aplicável adotado por força do n.º 3.

2. O fabricante de um componente ou de uma unidade técnica, façam estes ou não parte de um sistema, deve apor, em cada componente ou unidade técnica fabricados em conformidade com o tipo homologado, a marca de homologação exigida pelo ato de execução aplicável adotado por força do presente regulamento ou do regulamento UNECE aplicável.

No caso de não ser exigida a marca de homologação, o fabricante deve apor, pelo menos, o seu nome comercial registado ou marca registada, o número do modelo ou tipo ou um número de identificação.

3. A placa regulamentar e a marca de homologação UE devem ser conformes ao modelo definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

#### CAPÍTULO IX

### **DERROGAÇÕES RELATIVAS A NOVAS TECNOLOGIAS OU NOVOS CONCEITOS**

#### Artigo 40.º

### **Derrogações relativas a novas tecnologias ou novos conceitos**

1. O fabricante pode requerer uma homologação UE de modelo de veículo ou de tipo de sistema, de componente ou de

unidade técnica que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais atos enumerados no Anexo II.

2. A entidade homologadora deve conceder a homologação UE referida no n.º 1 se estiverem preenchidas cumulativamente as condições seguintes:

- a) O pedido de homologação indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou os novos conceitos em questão tornam incompatível o sistema, o componente ou a unidade técnica com um ou mais dos atos enumerados no Anexo II;
- b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de segurança e de proteção ambiental da nova tecnologia e as medidas tomadas no sentido de garantir que é mantido, pelo menos, um nível equivalente de segurança e de proteção ambiental ao previsto pelos requisitos em relação aos quais se pretende a derrogação;
- c) São apresentadas as descrições dos ensaios e dos resultados que provam que a condição da alínea b) está preenchida.

3. A concessão de uma tal derrogação da homologação UE para novas tecnologias ou novos conceitos deve ser sujeita à autorização da Comissão. Essa autorização deve ser dada por meio de um ato de execução. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

4. Enquanto se aguarda uma decisão da Comissão relativamente à concessão ou recusa de uma autorização, a entidade homologadora pode conceder uma homologação UE, se bem que provisória, válida apenas no território do Estado-Membro em causa, aplicável ao modelo de veículo abrangido pela derrogação requerida. A entidade homologadora deve, de imediato, informar desse facto a Comissão e os demais Estados-Membros por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.

O caráter provisório e a validade territorial limitada devem ser mencionados no cabeçalho do certificado de homologação e no cabeçalho do certificado de conformidade. A Comissão pode adotar atos de execução com vista a definir modelos harmonizados para o certificado de homologação e para o certificado de conformidade par efeitos do presente número. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2.

5. Qualquer outra entidade homologadora pode decidir aceitar, por escrito, a homologação provisória a que se refere o n.º 4 no território do Estado-Membro respetivo.

6. Se for caso disso, a autorização da Comissão referida no n.º 3 deve também especificar se está sujeita a quaisquer restrições. Em qualquer caso, a validade da homologação não deve ser inferior a 36 meses.

7. Se a Comissão decidir recusar a autorização, a entidade homologadora deve informar de imediato o titular da homologação provisória a que se refere o n.º 4 de que essa homologação será revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

Todavia, a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos fabricados em conformidade com a homologação provisória antes da sua caducidade é permitida nos Estados-Membros que tiverem aceite a homologação provisória.

#### Artigo 41.º

##### Subsequente adaptação dos atos delegados e de execução

1. Caso autorize a concessão de uma derrogação por força do artigo 40.º, a Comissão deve aprovar de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a derrogação prevista no artigo 40.º se refira a um regulamento UNECE, a Comissão deve apresentar uma proposta de alteração ao regulamento UNECE em causa pelo procedimento previsto no Acordo de 1958 revisto.

2. Assim que os atos aplicáveis forem alterados, qualquer restrição da decisão da Comissão que autoriza a derrogação deve ser revogada.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação, autorizar, por meio de uma nova decisão sob a forma de um ato de execução adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2, o Estado-Membro a proceder a uma extensão da homologação.

#### CAPÍTULO X

##### VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PEQUENAS SÉRIES

#### Artigo 42.º

##### Homologação nacional de pequenas séries

1. O fabricante pode requerer uma homologação nacional para pequenas séries de um modelo de veículo no respeito dos limites quantitativos definidos no Anexo III. Esses limites são aplicáveis à disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos do modelo homologado no mercado de cada Estado-Membro num determinado ano.

2. Os Estados-Membros podem isentar o tipo de veículos a que se refere o n.º 1 da aplicação de um ou mais requisitos substantivos previstos num ou mais atos delegados enumerados no Anexo II, desde que tenham estabelecido os correspondentes requisitos alternativos.

Os «requisitos alternativos» são as disposições administrativas e os requisitos técnicos destinados a assegurar um nível de segurança funcional, de proteção ambiental e de segurança dos ocupantes, que seja equivalente, na medida do máximo que for possível, ao nível fixado por um ou mais atos delegados enumerados no Anexo II.

Os Estados-Membros podem isentar o tipo de veículos a que se refere o n.º 1 da aplicação de uma ou mais disposições administrativas previstas no presente regulamento ou nos atos de execução adotados por força do presente regulamento.

Um Estado-Membro só pode isentar da aplicação das disposições previstas no presente número se tiver motivos razoáveis para o efeito.

3. Para efeitos de homologação nacional de veículos nos termos do presente artigo, devem ser aceites os sistemas, componentes ou unidades técnicas homologados nos termos dos atos enumerados no Anexo II.

4. O certificado de homologação para veículos homologados nos termos do presente artigo deve ser elaborado em conformidade com o modelo referido no artigo 30.º, n.º 2, mas não deve apresentar no cabeçalho a menção «certificado de homologação UE de veículo» e deve especificar o conteúdo das isenções concedidas ao abrigo do n.º 2. Os certificados de homologação devem ser numerados de acordo com o sistema de numeração referido no artigo 29.º, n.º 4.

5. O certificado de homologação deve especificar a natureza das isenções concedidas ao abrigo do n.º 2, primeiro e terceiro parágrafos.

6. A validade da homologação nacional de pequenas séries é limitada ao território do Estado-Membro cuja entidade homologadora a concedeu.

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

8. No prazo de três meses a contar da receção do pedido referido no n.º 7, as entidades homologadoras dos Estados-Membros designados pelo fabricante devem decidir se aceitam ou não a homologação. Devem comunicar formalmente a sua decisão à entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries.

9. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar a homologação de âmbito nacional, a não ser que tenham motivos razoáveis para considerar que os requisitos nacionais técnicos em conformidade com os quais o veículo foi homologado não são equivalentes aos seus requisitos nacionais.



10. A pedido de um requerente que pretenda colocar no mercado ou matricular um veículo objeto de homologação nacional de pequenas séries no território de outro Estado-Membro, a entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de pequenas séries deve fornecer à entidade nacional do outro Estado-Membro um exemplar do certificado de homologação, incluindo o dossiê de homologação. São aplicáveis os n.ºs 8 e 9.

#### CAPÍTULO XI

### DISPONIBILIZAÇÃO NO MERCADO, MATRÍCULA OU ENTRADA EM CIRCULAÇÃO

#### Artigo 43.º

#### Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos

Sem prejuízo dos artigos 46.º e 47.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação UE de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação ao abrigo do presente regulamento, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação se acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos do artigo 38.º.

No caso de esses veículos se encontrarem incompletos, a sua disponibilização no mercado ou entrada em circulação é autorizada, mas as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela matrícula de veículos podem recusar a matrícula e a utilização em estrada de tais veículos.

#### Artigo 44.º

#### Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos em fim de série

1. Não podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação, dentro dos limites para veículos em fim de série e dentro dos prazos indicados nos n.ºs 2 e 4, os veículos conformes ao modelo de veículo cuja homologação UE tenha caducado por força do artigo 37.º.

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

2. O n.º 1 é aplicável, no caso dos veículos completos, durante um período de 24 meses a contar da data em que o certificado de homologação UE tenha caducado e, no caso dos veículos completados, durante um período de 30 meses a contar da mesma data.

3. O fabricante que pretenda beneficiar do n.º 1 deve apresentar um pedido à autoridade nacional de cada Estado-Membro em que os veículos em causa devem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação. O pedido deve especificar as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos de homologação.

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

4. O número de veículos em fim de série não deve ser superior a 10 % do número de veículos matriculados durante os dois anos precedentes ou a 100 veículos por Estado-Membro, consoante o valor que for maior.

5. Deve ser feita uma referência especial que qualifique os veículos como «fim de série» no certificado de conformidade dos veículos que entrem em circulação ao abrigo deste procedimento.

6. Os Estados-Membros asseguram que o número de veículos a disponibilizar no mercado, a matricular ou a entrar em circulação no âmbito do procedimento previsto no presente artigo é efetivamente controlado.

7. O presente artigo aplica-se apenas à cessação da produção devida à caducidade da homologação no caso referido no artigo 37.º, n.º 2, alínea a).

#### Artigo 45.º

#### Disponibilização no mercado ou entrada em circulação de componentes e unidades técnicas

1. Os componentes e as unidades técnicas só podem ser disponibilizados no mercado ou entrar em circulação se cumprirem os requisitos dos atos aplicáveis enumerados no Anexo II e estiverem corretamente marcados em conformidade com o disposto no artigo 39.º.

2. O n.º 1 não se aplica no caso de componentes ou unidades técnicas especificamente projetados ou fabricados para veículos novos não abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que beneficiem de uma isenção da aplicação de uma ou mais disposições do presente regulamento, ao abrigo do artigo 40.º, ou que se destinem a ser montados em veículos abrangidos por homologações concedidas ao abrigo do artigo 42.º e relativas ao componente ou unidade técnica em questão.

4. Em derrogação do n.º 1, e salvo disposição em contrário no presente regulamento ou num dos atos delegados adotados por força do presente regulamento, os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que se destinem a ser instalados em veículos que, quando foram disponibilizados no mercado ou deram entrada em circulação, não estavam ainda sujeitos à homologação nos termos do presente regulamento ou da Diretiva 2002/24/CE.

## CAPÍTULO XII

## CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

## Artigo 46.º

**Procedimento a adotar para veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que representam um risco grave a nível nacional**

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

Sempre que, no decurso dessa avaliação, a entidade homologadora que concedeu a homologação verifique que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica não cumpre os requisitos previstos no presente regulamento, deve exigir imediatamente ao operador económico em causa que tome todas as medidas corretivas adequadas para assegurar a conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica com os requisitos mencionados, ou para o retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco.

O artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 é aplicável às medidas referidas no segundo parágrafo do presente número.

2. Sempre que as entidades homologadoras considerem que a não conformidade não se limita ao território nacional, devem comunicar à Comissão e aos outros Estados-Membros os resultados da avaliação e as medidas que exigiram ao operador económico.

3. O operador económico deve assegurar a aplicação de todas as medidas corretivas adequadas relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou todas as unidades técnicas não conformes que colocou no mercado, matriculou ou por cuja entrada em circulação na União é responsável.

4. Sempre que o operador económico em causa não adotar as medidas corretivas adequadas no prazo referido no segundo parágrafo do n.º 1, as autoridades nacionais devem tomar todas as medidas adequadas para proibir ou restringir a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes no território nacional, ou para os retirar ou recolher do mercado.

5. As autoridades nacionais devem informar imediatamente a Comissão e os outros Estados-Membros da adoção das medidas previstas no n.º 4.

A informação transmitida deve conter todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação

do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conformes, da origem do produto, da natureza da alegada não conformidade e do risco conexo, da natureza e duração das medidas nacionais adotadas, bem como das observações do operador económico em causa. Em especial, as entidades homologadoras devem indicar se a não conformidade se deve a:

a) Incumprimento pelo veículo, sistema, componente ou pela unidade técnica dos requisitos relacionados com a saúde e a segurança das pessoas, a proteção do ambiente ou com outros aspetos de interesse público abrangidos pelo presente regulamento;

b) Insuficiências nos atos aplicáveis enumerados na lista do Anexo II.

6. Os Estados-Membros devem, no prazo de um mês, informar a Comissão e os outros Estados-Membros de quaisquer medidas adotadas e de quaisquer dados complementares de que disponham relativamente à não conformidade do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica em causa e, em caso de desacordo com a medida nacional notificada, das suas objeções.

7. Se, no prazo de um mês a contar da receção da informação referida no n.º 6 do presente artigo, não tiver sido colocada qualquer objeção pela Comissão, nem por qualquer Estado-Membro relativamente à medida tomada pelo Estado-Membro em causa, a medida deve ser avaliada pela Comissão, nos termos do artigo 47.º.

8. Os Estados-Membros asseguram a aplicação de medidas restritivas adequadas em relação ao veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão, tais como a retirada imediata do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica dos seus mercados.

## Artigo 47.º

**Procedimento de salvaguarda da União**

1. Se, durante o procedimento previsto no artigo 46.º, n.ºs 3 e 4, forem colocadas objeções à medida adotada por um Estado-Membro, ou se a Comissão considerar que a mesma é contrária à legislação da União, a Comissão deve, imediatamente, avaliar a medida nacional, após consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa. Com base nos resultados da avaliação, a Comissão decide, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2, se a medida nacional é ou não considerada justificada.

A Comissão comunica a sua decisão a todos os Estados-Membros e ao(s) operador(es) económico(s) em causa.

2. Se a medida nacional for considerada justificada pela Comissão, todos os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o veículo, sistema, componente ou a unidade técnica não conforme seja retirado(a) dos respetivos mercados, informando a Comissão desse facto. Se a medida nacional for considerada injustificada, o Estado-Membro em causa deve revogá-la ou adaptá-la, de acordo com a decisão a que se refere o n.º 1.

3. Se a medida nacional for considerada justificada e for atribuída a eventuais insuficiências do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, a Comissão deve propor as seguintes medidas adequadas:

- a) Caso estejam em questão atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, a Comissão deve propor as alterações necessárias ao ato em causa;
- b) Caso estejam em questão regulamentos UNECE, a Comissão apresenta os necessários projetos de alteração aos regulamentos UNECE em causa, pelo procedimento previsto pelo Acordo de 1958 revisto.

#### Artigo 48.º

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

1. Sempre que um Estado-Membro, após a avaliação prevista no artigo 46.º, n.º 1, verificar que, embora conforme aos requisitos aplicáveis ou incluindo a marcação adequada, os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas apresentam um risco grave para a segurança ou podem prejudicar gravemente o ambiente ou a saúde pública, deve exigir ao operador económico em causa que tome todas as medidas adequadas para garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em questão, quando forem colocados no mercado, matriculados ou após a sua entrada em circulação, já não apresentem esse risco, ou para os retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco. O Estado-Membro pode recusar-se a matricular esses veículos até que o respetivo fabricante tenha tomado todas as medidas adequadas.

2. Para um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica referidos no n.º 1, o operador económico deve assegurar que são adotadas as medidas corretivas adequadas relativamente a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas colocados no mercado, matriculados ou que entraram em circulação na União.

3. O Estado-Membro a que se refere o n.º 1 deve, no prazo de um mês, informar a Comissão e os outros Estados-Membros de todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conforme, da origem e do circuito comercial do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica, da natureza do risco conexo, bem como da natureza e duração das medidas nacionais adotadas.

4. A Comissão deve iniciar, imediatamente, consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa e, em particular, com a entidade homologadora que concedeu a homologação, a fim de proceder à avaliação da medida nacional. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão decide se as medidas nacionais referidas no n.º 1 são ou não consideradas justificadas e, se necessário, propõe medidas adequadas.

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

#### Artigo 49.º

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

1. Caso se verifique que os novos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação não estão em conformidade com o modelo ou tipo homologados, a entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias, incluindo a revogação da homologação, para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção se tornem conformes ao modelo ou tipo homologado.

2. Para efeitos do n.º 1, considera-se que não há conformidade com o modelo ou tipo homologados se forem encontradas discrepâncias em relação aos elementos contidos no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação.

3. Se uma entidade homologadora demonstrar que novos veículos, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação emitida por outro Estado-Membro não estão em conformidade com o modelo ou tipo homologado, pode solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuam a estar conformes com o modelo ou tipo homologado. Após receção de um pedido desta natureza, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar as medidas devidas o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

4. A entidade homologadora deve solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE de um sistema, componente, unidade técnica ou de um veículo incompleto que tome as medidas necessárias para assegurar que os veículos em produção passam de novo a estar conformes com o modelo ou tipo homologado nos seguintes casos:

- a) No que diz respeito a uma homologação UE de um veículo, quando a não conformidade do veículo se deve exclusivamente à não conformidade de um sistema, componente ou unidade técnica;
- b) No que diz respeito a uma homologação multifaseada, quando a não conformidade de um veículo completado se deve exclusivamente à não conformidade de um sistema, componente ou unidade técnica que seja parte integrante do veículo incompleto ou à não conformidade do próprio veículo incompleto.

5. Após receção de um pedido desta natureza, a entidade homologadora em questão deve tomar as medidas devidas, se necessário em conjugação com a entidade homologadora que apresentou o pedido, o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

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

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

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

#### Artigo 50.º

### **Colocação no mercado e entrada em circulação de peças e equipamento que sejam suscetíveis de constituir um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais**

1. As peças ou o equipamento que sejam suscetíveis de constituir um risco grave para o correto funcionamento dos sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental não devem ser colocados no mercado, matriculados ou entrar em circulação e devem ser proibidos, salvo se tiverem sido autorizados por uma entidade homologadora nos termos do artigo 51.º, n.ºs 1 e 4.

2. A fim de assegurar a aplicação uniforme do n.º 1, a Comissão pode adotar atos de execução com vista a elaborar uma lista de peças ou equipamento com base na informação disponível e, em especial, nas informações comunicadas pelos Estados-Membros sobre os seguintes aspetos:

- a) A gravidade do risco para a segurança ou para o desempenho ambiental dos veículos equipados com as peças e o equipamento em causa;
- b) O eventual impacto nos consumidores e nos fabricantes no mercado de pós-venda da imposição, ao abrigo do presente artigo, de uma eventual exigência de autorização para as peças e o equipamento em causa.

Aqueles atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2.

3. O n.º 1 não é aplicável às peças e ao equipamento de origem, nem às peças e ao equipamento homologados em conformidade com qualquer um dos atos enumerados no Anexo II, salvo se a homologação se referir a aspetos que não estejam abrangidos pelo disposto no n.º 1.

O n.º 1 não se aplica às peças ou ao equipamento produzidos exclusivamente para veículos de competição que não se destinem a circular em estradas abertas ao público. Se as peças ou o equipamento incluídos numa lista elaborada ao abrigo do ato de execução a que se refere o n.º 2 tiverem uma dupla utilização, na competição e na estrada, tais peças ou equipamento não podem ser disponibilizados ao público em geral para uso em veículos destinados a circular nas estradas abertas ao público, a menos que respeitem os critérios previstos no presente artigo. Se for caso disso, a Comissão aprova disposições para a identificação das peças ou do equipamento a que se refere o presente número.

4. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados relativos às normas que as peças ou o equipamento mencionados no n.º 1 do presente artigo devem cumprir.

Estes requisitos podem basear-se nos atos enumerados no Anexo II ou podem consistir numa comparação da peça ou do equipamento com o desempenho ambiental ou de segurança do veículo de origem, ou de qualquer das suas peças, consoante o caso. Os requisitos referidos no n.º 4 podem basear-se nos atos enumerados no Anexo II ou podem consistir numa comparação das peças ou do equipamento com o desempenho ambiental ou de segurança do veículo de origem, ou de qualquer das suas peças, consoante o caso. Em qualquer dos casos, os requisitos devem garantir que as peças ou o equipamento não prejudicam o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

#### Artigo 51.º

### **Peças e equipamento suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais – requisitos conexos**

1. Para efeitos do disposto no artigo 50.º, n.º 1, o fabricante das peças ou do equipamento deve apresentar à entidade homologadora um pedido de homologação acompanhado de um relatório de ensaio, elaborado por um serviço técnico designado, que certifique que as peças ou o equipamento para os quais é solicitada autorização satisfazem os requisitos referidos no artigo 50.º, n.º 4. O fabricante só pode apresentar um pedido por tipo de peça, e apenas junto de uma entidade homologadora.

Caso uma entidade homologadora de outro Estado-Membro assim o solicite, a entidade homologadora que tiver concedido a autorização deve enviar àquela entidade homologadora, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, um exemplar da autorização solicitada, juntamente com os seus anexos, através de um sistema de intercâmbio eletrónico seguro e comum. O exemplar pode assumir também a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

2. O pedido deve incluir elementos pormenorizados sobre o fabricante das peças ou do equipamento, o tipo, a identificação e os números das peças ou do equipamento, o nome do fabricante do veículo, o modelo do veículo e, se for caso disso, o ano de fabrico ou quaisquer outras informações que permitam identificar o veículo no qual se destinam a ser montados as peças ou o equipamento.

Caso a entidade homologadora considere, tendo em conta o relatório de ensaio e outros elementos de prova, que as peças ou o equipamento em causa cumprem os requisitos referidos no artigo 50.º, n.º 4, deve autorizar a colocação no mercado ou a entrada em circulação das peças ou do equipamento nos termos do n.º 4, segundo parágrafo, do presente artigo.

A entidade homologadora deve passar sem demora um certificado ao fabricante.

3. A Comissão pode adotar atos de execução destinados a definir um formulário-modelo e um sistema de numeração para o certificado a que se refere o n.º 2, terceiro parágrafo, do presente artigo. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

4. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que emitiu a autorização de quaisquer alterações que afetem as condições em que este foi emitido. A entidade homologadora em causa decide se a autorização deve ser revista ou reemitida e se são necessários novos ensaios.

Ao fabricante cabe a responsabilidade de garantir que as peças e o equipamento são produzidos, e continuam a ser produzidos, nas condições ao abrigo das quais a autorização foi emitida.

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

Caso a entidade homologadora constate que as condições de emissão da autorização deixaram de estar preenchidas, solicita ao fabricante que tome as medidas necessárias para garantir que as peças ou o equipamento passam de novo a estar em conformidade com a autorização. Se for caso disso, a entidade homologadora revoga a autorização.

6. Qualquer desacordo entre entidades homologadoras de diferentes Estados-Membros em relação à autorização a que se refere o n.º 2, segundo parágrafo, deve ser submetido à apreciação da Comissão. A Comissão toma as medidas adequadas para resolver o diferendo, nomeadamente, se for necessário, requerendo a revogação da autorização, após consulta das entidades homologadoras.

7. Até à elaboração da lista referida no artigo 50.º, n.º 2, os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais relativas às peças ou ao equipamento suscetíveis de afetar o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

#### Artigo 52.º

### **Recolha de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas**

1. Um fabricante que obteve uma homologação UE para um veículo completo e que, por força do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, seja obrigado a retirar do mercado os veículos já colocados no mercado, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de um sistema, componente ou unidade técnica instalado no veículo em causa apresentar um risco sério para a segurança, a saúde pública ou a proteção do ambiente, independentemente de terem ou não sido homologados em conformidade com o presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.

2. Um fabricante que tenha obtido uma homologação UE para sistemas, componentes ou unidades técnicas e que, por força do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, seja obrigado a retirar do mercado esses sistemas, componentes ou essas unidades técnicas já colocados no mercado, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de apresentarem um risco sério para a segurança, a segurança no trabalho, a saúde pública ou a proteção do ambiente, indepen-

dentemente de terem ou não sido homologados em conformidade com o presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.

3. O fabricante deve propor à entidade homologadora um conjunto de medidas apropriadas para neutralizar os riscos graves referidos nos n.ºs 1 e 2. A entidade homologadora deve comunicar de imediato as medidas propostas às entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros.

As entidades homologadoras asseguram que as soluções são efetivamente aplicadas nos respetivos Estados-Membros.

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

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

#### Artigo 53.º

### **Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis**

1. Qualquer decisão tomada por força do presente regulamento ou qualquer decisão de recusa ou de revogação de uma homologação UE, de recusa de matrícula ou de proibição ou restrição de colocação no mercado, matrícula ou entrada em circulação de um veículo ou requerendo a retirada de um veículo do mercado devem ser devidamente fundamentadas.

2. Qualquer decisão deste teor deve ser notificada ao interessado, que deve, simultaneamente, ser informado das vias de recurso disponíveis e dos respetivos prazos previstos na legislação em vigor no Estado-Membro em causa.

#### CAPÍTULO XIII

### **REGULAMENTOS INTERNACIONAIS**

#### Artigo 54.º

### **Regulamentos UNECE exigidos para a homologação UE**

1. Os regulamentos UNECE que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais aderiu, ou as alterações a esses regulamentos, que são enumerados no presente regulamento ou nos atos delegados adotados por força do presente regulamento, fazem parte dos requisitos para a homologação UE de um veículo.

2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com os regulamentos UNECE referidos no n.º 1 e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação concedidas ao abrigo do presente regulamento e dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

3. Caso a União vote a favor de um regulamento UNECE, ou de alterações a esse regulamento, para efeitos da homologação UE de veículos, a Comissão deve adotar um ato delegado, nos termos do artigo 75.º, a fim de tornar obrigatório o regulamento UNECE, ou as respetivas alterações e alterar o presente regulamento ou alterar os atos delegados adotados por força do presente regulamento, consoante o caso.

Esse ato delegado deve especificar igualmente as datas de aplicação obrigatória do regulamento UNECE ou das respetivas alterações e deve, se for caso disso, incluir disposições de carácter transitório.

A Comissão deve adotar atos delegados autónomos que indiquem a aplicação obrigatória dos regulamentos UNECE.

#### CAPÍTULO XIV

##### PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

###### Artigo 55.º

##### Informações destinadas aos utilizadores

1. O fabricante não pode prestar quaisquer informações técnicas relacionadas com os dados previstos no presente regulamento, ou nos atos delegados ou de execução enumerados no presente regulamento que divirjam dos dados que foram aprovados pela entidade homologadora.

2. Se um ato delegado ou de execução adotado por força do presente regulamento o prever, o fabricante deve pôr à disposição dos utilizadores todas as informações pertinentes e as instruções necessárias, com descrição de quaisquer condições especiais ou restrições à utilização de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica.

3. As informações a que se refere o n.º 2 devem ser prestadas na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro no qual o veículo foi colocado no mercado, matriculado ou em que deve entrar em circulação. Essas informações devem ser igualmente prestadas, após aprovação da entidade homologadora, no manual do utilizador.

###### Artigo 56.º

##### Informações destinadas aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas

1. O fabricante do veículo deve disponibilizar aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas todos os dados necessários para a homologação UE de componentes ou de unidades técnicas, ou para obter uma autorização ao abrigo do artigo 50.º, incluindo, se aplicável, os desenhos especificados nos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento.

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

2. O fabricante de componentes ou unidades técnicas, na sua qualidade de titular de um certificado de homologação UE, que, nos termos do artigo 31.º, n.º 4, inclua restrições quanto à utilização do componente ou da unidade técnica em causa e/ou condições especiais de montagem, deve prestar ao fabricante do veículo todas as informações detalhadas a esse respeito.

Se um ato delegado adotado por força do presente regulamento assim o prever, o fabricante de componentes ou unidades técnicas deve fornecer, em conjunto com os componentes ou unidades técnicas que produz, instruções relativas às restrições quanto à utilização e/ou às condições especiais de montagem.

#### CAPÍTULO XV

##### ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO

###### Artigo 57.º

##### Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem facultar aos operadores independentes um acesso ilimitado à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, através de sítios *web*, utilizando um formato normalizado e de um modo fácil e rápido. Em particular, este acesso deve ser facultado de modo não discriminatório, em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados. Esta obrigação não se aplica caso um veículo tenha sido homologado como veículo de pequena série.

2. Até a Comissão adotar uma norma comum, a informação a que se faz referência no n.º 1 deve ser apresentada de modo coerente e suscetível de ser tratada pelos operadores independentes mediante um esforço razoável.

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

3. As informações referidas no n.º 1 incluem obrigatoriamente os seguintes elementos:

- a) Um número inequívoco de identificação do veículo;
- b) Manuais de manutenção, incluindo registos de reparações e de manutenção, e calendário de revisões;
- c) Manuais técnicos e boletins dos serviços técnicos;
- d) Informações sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);
- e) Diagramas de cablagem;

- f) Códigos de diagnóstico de anomalias, incluindo códigos específicos do fabricante;
- g) Números de identificação do *software* e de verificação da calibragem aplicáveis ao modelo de veículo;
- h) Informações relativas a, e fornecidas por meio de, ferramentas e equipamento exclusivos;
- i) Informações sobre registos de dados e dados de monitorização bidirecional e ensaio;
- j) Unidades de trabalho.

4. Os representantes ou oficinas de reparação autorizados no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fabricante são considerados operadores independentes para efeitos do presente regulamento na medida em que prestem serviços de reparação ou de manutenção a veículos produzidos por fabricantes de cujo sistema de distribuição não fazem parte.

5. A informação relativa à reparação e manutenção de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para efeitos de manutenção do sistema de informação.

6. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer a informação adequada relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio.

7. Para efeitos de conceção e fabrico de equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos, os fabricantes devem prestar as informações relevantes relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante, instalador ou oficina de reparação de equipamento interessado.

8. Ao requerer a homologação UE, o fabricante deve fornecer à entidade homologadora prova do cumprimento do presente regulamento no tocante à informação requerida nos termos do presente artigo.

Se essa informação ainda não estiver disponível, ou não for ainda conforme com o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento aquando da apresentação do pedido de homologação UE, o fabricante deve fornecê-la no prazo de seis meses a contar da data de homologação.

A Comissão pode adotar atos de execução que definam um formulário-modelo para o certificado de acesso às informações relativas aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) e à reparação e manutenção de veículos, em ordem a disponibilizar essa prova de conformidade à entidade homologadora. Esses atos de

execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

9. Caso a prova de conformidade não seja fornecida no prazo referido no n.º 8, segundo parágrafo, a entidade homologadora toma medidas adequadas para garantir a conformidade.

10. O fabricante deve disponibilizar nos seus sítios *web* as alterações e os aditamentos subsequentes à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, em simultâneo com a sua comunicação às oficinas de reparação autorizadas.

11. No caso de os registos de reparação e manutenção de um veículo serem mantidos numa base de dados central do fabricante ou em seu nome, as oficinas de reparação independentes devem ter acesso gratuito aos mesmos, devendo estar habilitadas a introduzir informação sobre os trabalhos de reparação e manutenção que tiverem executado.

12. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados respeitantes aos requisitos de carácter pormenorizado aplicáveis ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, mormente às especificações técnicas atinentes ao modo como deve ser fornecida essa informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

#### Artigo 58.º

### Obrigações em caso de vários titulares de uma homologação

1. No caso de homologação fase a fase ou de homologação multifaseada, o fabricante responsável por cada homologação individual deve também ser responsável pela comunicação da informação sobre reparação respeitante ao sistema, componente ou unidade técnica específicos, ou respeitante a uma dada fase, tanto ao fabricante final, como aos operadores independentes.

2. O fabricante final é responsável pela prestação das informações que digam respeito ao veículo completo aos operadores independentes.

#### Artigo 59.º

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

1. Os fabricantes podem cobrar taxas razoáveis e proporcionadas para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos abrangida pelo presente regulamento. Considera-se que tais taxas não são razoáveis, nem proporcionadas, se desencorajarem o acesso por não terem em conta em que medida o operador independente utiliza aquela informação.

2. Os fabricantes devem disponibilizar a informação relativa à reparação e manutenção de veículos numa periodicidade diária, mensal e anual, com taxas variáveis em função dos períodos de tempo para os quais é concedido o acesso a essa informação.

## Artigo 60.º

**Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos**

O âmbito de aplicação das atividades levadas a cabo pelo Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos, criado nos termos do artigo 13.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos <sup>(1)</sup>, é alargado aos veículos abrangidos pelo presente regulamento.

Com base em provas de má utilização, deliberada ou não intencional, de informações relativas aos sistemas OBD e à reparação e manutenção de veículos, o Fórum referido no primeiro parágrafo aconselha a Comissão sobre medidas que previnam uma tal utilização indevida de informações.

## CAPÍTULO XVI

**DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS**

## Artigo 61.º

**Requisitos relativos a serviços técnicos**

1. As entidades homologadoras com poderes de designação asseguram que, antes de procederem à designação de um serviço técnico por força do artigo 63.º, esse serviço técnico cumpre os requisitos previstos nos n.ºs 2 a 9 do presente artigo.

2. Sem prejuízo do artigo 64.º, n.º 1, o serviço técnico deve ter sido constituído nos termos do direito nacional de um Estado-Membro e ser dotado de personalidade jurídica.

3. Um serviço técnico deve ser um organismo terceiro e independente em relação ao processo de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica que avalia.

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

4. Um serviço técnico não pode, nem podem os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as categorias de atividades para as quais foi designado, nos termos do artigo 63.º, n.º 1, ser os projetistas, fabricantes, fornecedores ou responsáveis pela manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avaliam, nem representar qualquer uma dessas pessoas. Esta exigência não impede a utilização dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas ava-

liados, a que se refere o n.º 3 do presente artigo, que sejam necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

Um serviço técnico deve assegurar que as atividades das suas filiais ou dos seus subcontratados não afetam a confidencialidade, a objetividade ou a imparcialidade das respetivas categorias de atividades para as quais foi designado.

5. Um serviço técnico e o seu pessoal devem executar as categorias de atividades para as quais foi designado com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico e devem estar isentos de quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das atividades de avaliação da conformidade, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.

6. Um serviço técnico deve ter capacidade para executar todas as categorias de atividades para as quais foi designado, nos termos do artigo 63.º, n.º 1, demonstrando que possui, de forma satisfatória para a respetiva entidade homologadora:

- a) Pessoal com habilitações apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e formação profissional, bem como experiência suficiente e adequada para desempenhar as tarefas;
- b) Descrições dos procedimentos relevantes para as categorias de veículos para as quais pretende ser designado, que assegurem a transparência e a capacidade de reprodução destes procedimentos;
- c) Procedimentos que permitam o exercício das categorias de atividades para as quais pretende ser designado, que tenham em devida conta o grau de complexidade da tecnologia do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa e a natureza do processo de produção em massa ou em série; e
- d) Meios necessários para realizar de forma adequada as missões relacionadas com as categorias de atividades para as quais pretende ser designado e que dispõe de acesso a todo o equipamento e instalações indispensáveis.

Além disso, deve demonstrar à entidade homologadora com poderes de designação a sua observância das normas estabelecidas no ato delegado adotado por força do artigo 65.º, que sejam relevantes para as categorias de atividades para as quais foi designado.

7. Deve ser garantida a imparcialidade dos serviços técnicos, dos seus quadros superiores e do seu pessoal responsável pela avaliação. Nenhuma destas entidades pode desenvolver qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência de julgamento ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais sejam designadas.

<sup>(1)</sup> JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.



8. Os serviços técnicos devem fazer um seguro relacionado com as atividades que exercem, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro nos termos da legislação nacional, ou que o próprio Estado-Membro seja diretamente responsável pelas avaliações de conformidade.

9. O pessoal dos serviços técnicos está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtiver no cumprimento das suas funções nos termos do presente regulamento ou de qualquer disposição da legislação nacional que lhe dê aplicação, exceto em relação à entidade homologadora com poderes de designação ou sempre que isso seja imposto pela legislação nacional ou da União. Os direitos de propriedade devem ser protegidos.

#### Artigo 62.º

##### Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos só podem subcontratar algumas das atividades para as quais foram designados nos termos do artigo 63.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial, com o acordo da respetiva entidade homologadora com poderes de designação.

2. Sempre que um serviço técnico subcontratar tarefas específicas relacionadas com as categorias de atividades para as quais foi designado ou recorrer a uma filial, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos definidos no artigo 61.º e informar desse facto entidade homologadora com poderes de designação.

3. Os serviços técnicos assumem plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratados ou filiais, independentemente do local em que estes se encontrem estabelecidos.

4. Os serviços técnicos devem manter à disposição da entidade homologadora com poderes de designação os documentos relevantes no que diz respeito à avaliação das qualificações do subcontratante ou da filial e às tarefas por eles desempenhadas.

#### Artigo 63.º

##### Designação dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos são designados para uma ou mais das seguintes quatro categorias de atividades, em função do seu domínio de competência:

- a) Categoria A: serviços técnicos que efetuam os ensaios referidos no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo II nas suas próprias instalações;
- b) Categoria B: serviços técnicos que supervisionam os ensaios referidos no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo II, quando esses ensaios são realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de um terceiro;
- c) Categoria C: serviços técnicos que avaliam e inspecionam regularmente os métodos de controlo da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;
- d) Categoria D: serviços técnicos que supervisionam ou realizam ensaios ou inspeções no âmbito da fiscalização da conformidade da produção.

2. Uma entidade homologadora pode ser designada como serviço técnico para uma ou mais das atividades a que se refere o n.º 1.

3. Os serviços técnicos de um país terceiro, diferentes dos designados nos termos do artigo 64.º, podem ser notificados para os fins previstos no artigo 67.º, mas só se essa aceitação de serviços técnicos estiver prevista no âmbito de um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa. Este facto não impede que um serviço técnico criado ao abrigo da legislação nacional de um Estado-Membro, nos termos do artigo 61.º, n.º 2, estabeleça filiais em países terceiros, desde que as filiais sejam diretamente geridas e controladas pelo serviço técnico designado.

#### Artigo 64.º

##### Serviços técnicos internos acreditados do fabricante

1. Um serviço técnico interno acreditado de um fabricante só pode ser designado para atividades da categoria A no que se refere aos requisitos técnicos para as quais o autoensaio é autorizado no âmbito de um ato delegado adotado por força do presente regulamento. Esse serviço técnico deve constituir uma entidade separada e diferenciada da organização e não deve participar nas atividades de projeto, fabrico, fornecimento ou manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que lhe caiba avaliar.

2. Um serviço técnico interno acreditado deve cumprir os seguintes requisitos:

- a) Para além de ser designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro, deve ser acreditado por um organismo nacional de acreditação, tal como definido no artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e de acordo com as normas e procedimentos a que se refere o artigo 65.º do presente regulamento;
- b) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal devem ter uma estrutura identificável e dispor de métodos de apresentação de relatórios a nível da organização de que são parte que assegurem e demonstrem a sua imparcialidade ao organismo nacional de acreditação competente;
- c) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal não devem exercer qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência de julgamento ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais foram designados;
- d) O serviço técnico interno acreditado presta os seus serviços exclusivamente à organização de que faz parte.

3. Os serviços técnicos internos acreditados não necessitam de ser notificados à Comissão, para efeitos do artigo 67.º, mas as informações sobre a respetiva acreditação devem ser facultadas pela empresa em que se integram ou pelo organismo nacional de acreditação à entidade homologadora com poderes de designação, se esta as solicitar.

### Artigo 65.º

#### Procedimentos relativos às normas de desempenho e à avaliação dos serviços técnicos

A fim de assegurar que os serviços técnicos cumprem normas de desempenho de nível elevado comuns a todos os Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, relativos às normas que os serviços técnicos devem cumprir, assim como ao respetivo procedimento de avaliação, nos termos do artigo 66.º, e de acreditação, nos termos do artigo 64.º.

### Artigo 66.º

#### Avaliação das competências dos serviços técnicos

1. A entidade homologadora com poderes de designação deve elaborar um relatório de avaliação que demonstre que o serviço técnico candidato foi avaliado no tocante ao cumprimento dos requisitos constantes do presente regulamento e dos atos delegados adotados por força do presente regulamento. Esse relatório pode incluir um certificado de acreditação emitido por um organismo de acreditação.

2. A avaliação em que se baseia o relatório referido no n.º 1 deve ser conduzida de acordo com as disposições estabelecidas num ato delegado adotado por força do artigo 65.º. O relatório de avaliação é revisto, pelo menos, de três em três anos.

3. O relatório de avaliação é comunicado à Comissão, a pedido desta. Nesse caso, e se a notificação não se basear no certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento, a entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão prova documental que ateste a competência do serviço técnico e de que constem as medidas adotadas para assegurar que o serviço técnico é auditado periodicamente pela entidade homologadora com poderes de designação, satisfazendo os requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

A entidade homologadora que pretender ser designada como serviço técnico, nos termos do artigo 63.º, n.º 2, deve documentar o cumprimento dos requisitos mediante uma avaliação da atividade em causa efetuada por inspetores independentes. Os inspetores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada.

4. Um serviço técnico interno acreditado deve cumprir as disposições aplicáveis do presente artigo.

### Artigo 67.º

#### Procedimentos de notificação

1. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão, para cada serviço técnico que designaram, o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, os responsáveis e a categoria de atividades em causa, assim como eventuais alterações a essas designações. O ato de notificação deve indicar para que domínios da lista do Anexo II foram designados os serviços técnicos.

2. Um serviço técnico só pode levar a cabo as atividades mencionadas no artigo 63.º, n.º 1, em nome da entidade homologadora com poderes de designação responsável pela homologação, se a Comissão tiver sido notificada previamente do facto, nos termos das disposições constantes do n.º 1 do presente artigo.

3. Um mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras com poderes de designação e notificado pelos Estados-Membros dessas entidades, independentemente da categoria ou das categorias de atividades que exercerá nos termos do artigo 63.º, n.º 1.

4. A Comissão deve ser notificada de quaisquer alterações relevantes subsequentemente introduzidas na designação.

5. Quando, em aplicação de um ato enumerado no Anexo II, deva ser designada uma organização específica ou um organismo competente cuja atividade não se enquadre nas atividades referidas no artigo 63.º, n.º 1, a notificação é feita nos termos do presente artigo.

6. A Comissão publica, no seu sítio *web*, a lista e as informações de contacto dos serviços técnicos notificados nos termos do presente artigo.

### Artigo 68.º

#### Alterações às designações

1. Sempre que a entidade homologadora com poderes de designação determinar ou for informada de que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, ou de que não cumpre os seus deveres, a referida entidade deve restringir, suspender ou retirar a designação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa. O Estado-Membro que notificou este serviço técnico deve informar imediatamente a Comissão em conformidade. A Comissão deve alterar a informação publicada a que se refere o artigo 67.º, n.º 6, em conformidade.

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação da designação, ou quando o serviço técnico tenha cessado a atividade, a entidade homologadora com poderes de designação deve tomar as medidas necessárias para que os processos desse serviço técnico sejam tratados por outro serviço técnico, ou mantidos à disposição da entidade homologadora com poderes de designação e das autoridades de fiscalização do mercado competentes, se estas o solicitarem.

### Artigo 69.º

#### Contestação da competência dos serviços técnicos

1. A Comissão deve investigar todos os casos em relação aos quais tenha dúvidas ou lhe sejam comunicadas dúvidas quanto à competência de determinado serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um serviço técnico dos requisitos exigidos e das responsabilidades que lhe incumbem.

2. O Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão, a pedido, toda a informação relacionada com o fundamento da designação ou a manutenção da designação do serviço técnico em causa.

3. A Comissão deve assegurar que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações sejam tratadas de forma confidencial.

4. Sempre que verifique que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua designação, a Comissão deve informar em conformidade o Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação, com vista a estabelecer, em cooperação com esse Estado-Membro, as medidas corretivas necessárias e solicitar-lhe que tome essas medidas corretivas, incluindo a revogação da designação, se for caso disso.

#### Artigo 70.º

### Obrigações dos serviços técnicos em matéria de funcionamento

1. Os serviços técnicos desempenham as categorias de atividades para as quais foram designados em nome da entidade homologadora com poderes de designação, segundo os procedimentos de avaliação e de teste previstos no presente regulamento e nos atos enumerados no Anexo II.

Os serviços técnicos devem supervisionar ou realizar os ensaios exigidos para a homologação ou as inspeções especificadas no presente regulamento ou num dos atos enumerados no Anexo II, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos. Os serviços técnicos não podem efetuar ensaios, avaliações ou inspeções para os quais não tenham sido devidamente designados pela respetiva entidade homologadora.

2. Os serviços técnicos devem, qualquer que seja a circunstância:

- a) Autorizar a respetiva entidade homologadora com poderes de designação a atestar o serviço técnico no decurso da avaliação da conformidade, se for caso disso; e
- b) Sem prejuízo do disposto no artigo 61.º, n.º 9 e no artigo 71.º, fornecer à respetiva entidade homologadora com poderes de designação as informações relativas às suas categorias de atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, caso sejam solicitadas.

3. Sempre que um serviço técnico verificar que os requisitos previstos no presente regulamento não foram cumpridos por um fabricante, deve comunicar o facto à entidade homologadora com poderes de designação, a fim de que esta exija ao fabricante em causa a tomada de medidas corretivas adequadas e, ulteriormente, não emita qualquer certificado de homologação, exceto quando as medidas corretivas tiverem sido tomadas de forma satisfatória para a entidade homologadora.

4. Se, no decurso de um controlo da conformidade da produção na sequência da concessão de um certificado de homologação, o serviço técnico, em nome da entidade homologadora com poderes de designação, verificar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, deve comunicar o facto à referida entidade homologadora com poderes de designação. A entidade homologadora deve tomar as medidas adequadas previstas no artigo 33.º.

#### Artigo 71.º

### Obrigações dos serviços técnicos em matéria de informação

1. Os serviços técnicos devem comunicar à respetiva entidade homologadora com poderes de designação as seguintes informações:

- a) Qualquer não conformidade detetada que possa requerer uma recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado de homologação;
- b) Quaisquer circunstâncias que afetem o âmbito e as condições da sua designação;
- c) Quaisquer pedidos de informação sobre as suas atividades que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado;

2. A pedido da respetiva entidade homologadora com poderes de designação, os serviços técnicos devem prestar informações sobre as atividades efetuadas no âmbito da respetiva designação e sobre quaisquer outras atividades, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

## CAPÍTULO XVII

### ATOS DE EXECUÇÃO E ATOS DELEGADOS

#### Artigo 72.º

#### Atos de execução

Para a consecução dos objetivos do presente regulamento e a fim de estabelecer condições uniformes para a sua execução, a Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2, atos de execução que estabelecem as seguintes medidas de execução:

- a) O modelo para a declaração do fabricante sobre a resistência dos sistemas, das peças e do equipamento fulcrais em termos de segurança funcional, a que se refere o artigo 22.º, n.º 7;
- b) Modelos para a ficha de informação e para o dossiê de fabrico, a que se refere o artigo 27.º, n.º 4;
- c) O sistema de numeração dos certificados de homologação UE, a que se refere o artigo 29.º, n.º 4;
- d) O modelo para o certificado de homologação UE, a que se refere o artigo 30.º, n.º 2;
- e) O modelo para a ficha de resultados do ensaio apenas ao certificado de homologação UE, a que se refere o artigo 30.º, n.º 3;
- f) O modelo para a lista dos requisitos ou atos aplicáveis, a que se refere o artigo 30.º, n.º 6;
- g) Os requisitos gerais aplicáveis ao formato do relatório de ensaio, a que se refere o artigo 32.º, n.º 1;

- h) O modelo para o certificado de conformidade, a que se refere o artigo 38.º, n.º 2;
- i) O modelo para a marcação da homologação UE, a que se refere o artigo 39.º, n.º 3;
- j) As autorizações de concessão de homologações UE que isentem as novas tecnologias ou os novos conceitos, a que se refere o artigo 40.º, n.º 3;
- k) Os modelos para o certificado de homologação e para o certificado de conformidade relativos às novas tecnologias ou os novos conceitos, a que se refere o artigo 40.º, n.º 4;
- l) As autorizações para que os Estados-Membros prorroguem a homologação, a que se refere o artigo 41.º, n.º 2;
- m) A lista de peças e equipamento, a que se refere o artigo 50.º, n.º 2;
- n) O modelo e o sistema de numeração para o certificado, a que se refere o artigo 51.º, n.º 3, bem como todos os demais aspetos relacionados com o processo de autorização prevista no referido artigo;
- o) O modelo para o certificado comprovativo de conformidade com a entidade homologadora, a que se refere o artigo 57.º, n.º 8.

#### Artigo 73.º

##### Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor criado no artigo 40.º da Diretiva 2007/46/CE. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### Artigo 74.º

##### Alteração dos anexos

Sem prejuízo das demais disposições do presente regulamento relativas à alteração dos seus anexos, a Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, relativos a alterações:

- i) Aos Anexos II, Partes B e C, no que respeita à introdução de requisitos adicionais em matéria de construção de veículos e

de segurança funcional para as motoquatro pesadas de estrada da subcategoria L7e-A,

- ii) Aos Anexos II e V, a fim de introduzir referências e retificações dos atos regulamentares,
- iii) Ao Anexo V, parte B, a fim de alterar os combustíveis de referência aplicáveis,
- iv) Ao Anexo VI, Partes C e D, a fim de ter em conta os resultados do estudo a que se refere o artigo 23.º, n.º 4, e a adoção dos regulamentos UNECE.

#### Artigo 75.º

##### Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referidos no artigo 18.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 5, no artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, no artigo 23.º, n.ºs 6 e 12, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 25.º, n.º 8, no artigo 32.º, n.º 6, no artigo 33.º, n.º 6, no artigo 50.º, n.º 4, no artigo 54.º, n.º 3, no artigo 57.º, n.º 12, no artigo 65.º e no artigo 74.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 22 de março de 2013.

3. A delegação de poderes referida no artigo 18.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 5, no artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, no artigo 23.º, n.ºs 6 e 12, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 25.º, n.º 8, no artigo 32.º, n.º 6, no artigo 33.º, n.º 6, no artigo 50.º, n.º 4, no artigo 54.º, n.º 3, no artigo 57.º, n.º 12, no artigo 65.º e no artigo 74.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, n.º 3, do artigo 20.º, n.º 2, do artigo 21.º, n.º 5, do artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, do artigo 23.º, n.ºs 6 e 12, do artigo 24.º, n.º 3, do artigo 25.º, n.º 8, do artigo 32.º, n.º 6, do artigo 33.º, n.º 6, do artigo 50.º, n.º 4, do artigo 54.º, n.º 3, do artigo 57.º, n.º 12, do artigo 65.º e do artigo 74.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## CAPÍTULO XVIII

## DISPOSIÇÕES FINAIS

## Artigo 76.º

**Sanções**

1. Os Estados-Membros devem prever sanções para o incumprimento, por parte dos operadores económicos, do presente regulamento e dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação das referidas sanções. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão até 23 de março de 2015 e notificar sem demora a Comissão de qualquer alteração subsequente do respetivo teor.
2. Os tipos de infração sujeitos a sanções incluem:
  - a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou durante os procedimentos de retirada de circulação;
  - b) A falsificação de resultados de ensaios para a homologação;
  - c) A retenção de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à retirada de circulação, à recusa ou à revogação da homologação de um veículo;
  - d) A utilização de dispositivos que falseiem os dados;
  - e) A recusa do acesso a informações;
  - f) A disponibilização no mercado pelos operadores económicos de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que estão sujeitos a aprovação, mas que não a tenham obtido, ou com base na falsificação de documentos ou marcações com esse propósito.

## Artigo 77.º

**Disposições transitórias**

1. Sem prejuízo de outras disposições que dele façam parte, o presente regulamento não invalida qualquer homologação UE concedida a veículos ou a sistemas, componentes ou unidades técnicas antes de 1 de janeiro de 2016.
2. Salvo disposição em contrário, as homologações UE concedidas a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas ao abrigo dos atos a que se refere o artigo 81.º, n.º 1, mantêm-se válidas até às datas especificadas no Anexo IV para os modelos de veículos já existentes.
3. Em derrogação do disposto no presente regulamento, os novos modelos de veículos das categorias L1e, L2e e L6e, ou os novos sistemas, componentes ou unidades técnicas para esses modelos de veículos, devem continuar a ser objeto de homologação ao abrigo da Diretiva 2002/24/CE até 31 de dezembro de 2016.

4. As entidades homologadoras devem continuar a conceder a extensão da homologação aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas referidos no n.º 1 nos termos da Diretiva 2002/24/CE e de qualquer das diretivas enumeradas no artigo 81.º, n.º 1. Porém, tais homologações não devem ser utilizadas para efeitos de obtenção de uma homologação de veículo completo ao abrigo do presente regulamento.

5. Em derrogação do disposto na Diretiva 2002/24/CE, também deve ser concedida homologação a veículos que estejam em conformidade com o presente regulamento e os atos delegados adotados por força do presente regulamento no tocante aos requisitos ambientais e de propulsão enumerados no Anexo II, Parte A, até 31 de dezembro de 2015.

Neste caso, as autoridades nacionais não podem proibir, restringir ou impedir a matrícula, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de veículos conformes com o modelo homologado.

## Artigo 78.º

**Relatórios**

1. Até 31 de dezembro de 2020, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação enunciados no presente regulamento.

2. Com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento até 31 de dezembro de 2021. O relatório deve incidir, nomeadamente, sobre a questão de saber se, com base na experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento, é conveniente prever também uma menção à homologação UE de pequenas séries no âmbito do Capítulo X. Se o entender necessário, a Comissão apresenta uma proposta nesse sentido.

## Artigo 79.º

**Reexame da questão dos sistemas avançados de travagem**

1. Até 31 de dezembro de 2019, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

2. Esse relatório deve ponderar a instalação obrigatória de um sistema de travagem antibloqueio e de um sistema suplementar de travagem combinada, à escolha do fabricante, nos motociclos da subcategoria L3e-A1. Tal ponderação deve basear-se numa avaliação da exequibilidade técnica de tal requisito, numa análise da relação custo-eficácia, numa análise dos acidentes rodoviários e numa consulta das partes interessadas. Deve também ter em conta as normas conexas já existentes a nível europeu e internacional.

3. Para os efeitos do relatório previsto no n.º 2, os Estados-Membros comunicam à Comissão, até 31 de dezembro de 2017, as estatísticas relativas aos acidentes rodoviários dos motociclos em causa no período correspondente aos quatro últimos anos que se baseiam na classificação dos veículos constante do Anexo I e no tipo de sistema avançado de travagem já instalado.

4. Com base nos resultados do relatório, a Comissão deve ponderar a apresentação de uma proposta legislativa sobre a instalação obrigatória de um sistema avançado de travagem nas subcategorias de veículos em causa.

#### Artigo 80.º

### Reexame da questão das homologações de veículos individuais

1. Até de 31 de dezembro de 2022, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, relativamente às matérias referidas.
2. O relatório deve basear-se na consulta das partes interessadas e deve ter em conta normas conexas já existentes a nível europeu e internacional.
3. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros comunicam à Comissão:
  - a) O número de homologações a título individual concedidas anualmente pelas autoridades nacionais desses Estados-Membros aos veículos da categoria L, antes da primeira matrícula, desde 1 de janeiro de 2016;
  - b) Os critérios nacionais em que se basearam essas aprovações, na medida em que se tenha registado um desvio desses critérios em relação aos requisitos obrigatórios para a homologação UE.
4. O relatório deve ser acompanhado, se necessário, de propostas legislativas e deve proceder a uma análise da inclusão das homologações a título individual no presente regulamento, com base em requisitos harmonizados.

#### Artigo 81.º

### Revogação

1. Sem prejuízo do artigo 77.º do presente regulamento, a Diretiva 2002/24/CE, bem como as Diretivas 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE e 2009/139/CE são revogadas com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2016.
2. As referências feitas para as diretivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas para o presente regulamento e, no que se refere à Diretiva 2002/24/CE, de acordo com a tabela de correspondência do Anexo IX.

#### Artigo 82.º

### Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2016.

A partir de 22 de março de 2013, as autoridades nacionais não podem recusar a homologação UE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo, nem proibir o registo, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de um novo veículo sempre que o veículo em causa cumpra o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, caso um fabricante o solicite.

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

Feito em Estrasburgo, em 15 de janeiro de 2013.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

M. SCHULZ

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

L. CREIGHTON

## LISTA DOS ANEXOS

- ANEXO I — Classificação dos veículos
- ANEXO II — Lista completa de requisitos para efeitos de homologação UE de um veículo
- ANEXO III — Limites para pequenas séries
- ANEXO IV — Calendário de aplicação do presente regulamento para efeitos de homologação
- ANEXO V, Parte A — Requisitos e ensaios para proteção do ambiente
- ANEXO V, Parte B — Aplicação dos requisitos do teste de desempenho ambiental para efeitos de homologação e extensões
- ANEXO VI — Valores-limite aplicáveis às emissões poluentes, valores-limite do sistema OBD, valores-limite das emissões sonoras para efeitos de homologação e conformidade da produção
- (A) Valores-limite das emissões de tubo de escape após arranque a frio
- (B) Valores-limite das emissões do sistema de diagnóstico a bordo;
- (C) Valores-limite das emissões por evaporação
- (D) Valores-limite do nível sonoro — Euro 4 e Euro 5.
- ANEXO VII — Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição
- ANEXO VIII — Requisitos suplementares de segurança funcional
- ANEXO IX — Tabela de correspondência
-

## ANEXO I

## Classificação dos veículos

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L1e-L7e	Todos os veículos da categoria L	(1) comprimento $\leq$ 4 000 mm ou $\leq$ 3 000 mm para os veículos L6e-B ou $\leq$ 3 700 mm para os veículos L7e-C; e (2) largura $\leq$ 2 000 mm, ou $\leq$ 1 000 mm para os veículos L1e, ou $\leq$ 1 500 mm para os veículos L6e-B ou L7e-C; e (3) altura $\leq$ 2 500 mm; e
Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L1e	Velocípede com motor	(4) veículos de duas rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) com uma cilindrada $\leq$ 50 cm <sup>3</sup> , se um motor PI de combustão interna fizer parte da configuração do sistema de propulsão PI; e (6) velocidade máxima de projeto $\leq$ 45 km/h; e (7) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> $\leq$ 4 000 kW; e (8) peso máximo= peso tecnicamente admissível declarado pelo fabricante; e
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L1e-A	Velocípede com motor	(9) velocípedes concebidos para se pedalar equipados com um sistema de propulsão auxiliar tendo como objetivo principal uma pedalagem assistida; e (10) a alimentação do sistema de propulsão auxiliar é interrompida quando a velocidade do veículo atinge $\leq$ 25 km/h; e (11) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> $\leq$ 1 000 kW; e (12) velocípedes a motor de três ou quatro rodas que cumprem os critérios de subclassificação suplementares específicos 9 a 11 e são classificados como sendo tecnicamente equivalentes aos veículos de duas rodas L1e-A.
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas	(9) qualquer outro veículo da categoria L1e que não possa ser classificado de acordo com os critérios de 9 a 12 dos veículos L1e-A.



Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L2e	Ciclomotor de três rodas	(4) veículos de três rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) com uma cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ se um motor PI de combustão interna ou com uma cilindrada $\leq 500 \text{ cm}^3$ , ou se um motor de combustão interna CI fizer parte da configuração do sistema de propulsão; e (6) velocidade máxima de projeto do veículo $\leq 45 \text{ km/h}$ ; e (7) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> $\leq 4\,000 \text{ kW}$ ; e (8) peso em ordem de marcha $\leq 270 \text{ kg}$ ; e (9) equipados com um máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento para o condutor
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L2e-P	Ciclomotor de três rodas para transporte de passageiros	(10) os veículos L2e, exceto os que satisfazem os critérios de classificação específicos para os veículos L2e-U.
L2e-U	Ciclomotor de três rodas para fins comerciais	(10) concebido exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana, que preencha um dos seguintes critérios: a) Comprimento da <sub>plataforma de carga</sub> $\times$ largura da <sub>plataforma de carga</sub> $> 0,3 \times$ comprimento do <sub>veículo</sub> $\times$ largura do <sub>veículo</sub> ; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L3e <sup>(2)</sup>	Motociclo de duas rodas	(4) veículo de duas rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) peso máximo= peso tecnicamente admissível declarado pelo fabricante; e (6) veículo de duas rodas que não possa ser classificado na categoria L1e.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L3e-A1	Motociclo de baixo desempenho	(7) cilindrada do motor $\leq 125 \text{ cm}^3$ ; e (8) uma potência nominal máxima contínua <sup>(1)</sup> $\leq 11 \text{ kW}$ ; e (9) uma relação potência <sup>(1)</sup> /peso inferior ou igual a $0,1 \text{ kW/kg}$ .
L3e-A2	Motociclo de médio desempenho	(7) potência nominal máxima contínua <sup>(1)</sup> $\leq 35 \text{ kW}$ ; e (8) uma relação potência <sup>(1)</sup> /peso $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ ; e (9) não derivado de um veículo equipado com um motor que tenha mais do dobro da sua potência <sup>(1)</sup> ; e (10) veículo L3e que não possa ser classificado segundo os critérios suplementares de subclassificação 7, 8 e 9 dos veículos L3-A1.
L3e-A3	Motociclo de elevado desempenho	(7) qualquer outro veículo L3e que não pode ser classificado segundo os critérios de classificação dos veículos L3e-A1 ou L3e-A2.

Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subsubclassificação, para além dos critérios de subclassificação dos motociclos L3e-A1, L3e-A2 ou A3
L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3)	Motociclos de «enduro»	a) altura do assento $\geq 900$ mm; e b) distância ao solo $\geq 310$ mm; e c) relação global da caixa de velocidades na relação de transmissão mais elevada (relação primária da caixa de velocidades $\times$ relação secundária da caixa de velocidades na relação de transmissão mais elevada $\times$ relação de transmissão final) $\geq 6,0$ ; e d) peso em ordem de marcha mais peso da bateria de propulsão, em caso de propulsão elétrica ou híbrida elétrica $< 140$ kg; e e) sem lugar sentado para um passageiro.
L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	Motociclos de «trial»	a) altura do assento $\leq 700$ mm; e b) distância ao solo $\geq 280$ mm; e c) capacidade do reservatório de combustível $< 4$ litros; e d) relação global da caixa de velocidades (relação primária da caixa de velocidades $\times$ relação secundária da caixa de velocidades na relação de transmissão mais elevada $\times$ relação de transmissão final) $\geq 7,5$ ; e e) peso em ordem de marcha $< 100$ kg; e f) sem lugar sentado para um passageiro.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	(4) veículo de base motorizado conforme aos critérios de classificação e subclassificação para os veículos L3e; e (5) veículo de base motorizado com carro lateral; e (6) com um máximo de quatro lugares sentados, incluindo o condutor do motociclo com carro lateral; e (7) um máximo de dois lugares sentados para os passageiros no carro lateral; e (8) peso máximo= peso tecnicamente admissível declarado pelo fabricante.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L5e	Triciclos motorizados	(4) veículos de três rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) peso em ordem de marcha $\leq 1\ 000$ kg; e (6) veículo de três rodas que não possa ser classificado como um veículo L2e.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L5e-A	Triciclos	(7) veículos L5e, exceto os que são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L5e-Be; e (8) com um máximo de cinco lugares sentados, incluindo a posição do assento do condutor.
L5e-B	Triciclos comerciais	(7) concebido como veículo utilitário e caracterizado por possuir um habitáculo fechado para o condutor e para o passageiro, acessível, no máximo, por três lados; e (8) equipado com um máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento do condutor; e (9) concebido exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana, que preencha um dos seguintes critérios: a) Comprimento da plataforma de carga $\times$ largura da plataforma de carga $> 0,3 \times$ comprimento do veículo $\times$ largura do veículo; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L6e	Quadriciclos ligeiros	(4) veículos de quatro rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3, e (5) uma velocidade máxima de projeto $\leq 45$ km/h; e (6) com uma massa em ordem de marcha $\leq 425$ kg; e (7) com uma cilindrada $\leq 50$ cm <sup>3</sup> , se um motor PI, ou uma cilindrada $\leq 500$ cm <sup>3</sup> , e se um motor CI fizer parte da configuração do sistema propulsor do veículo; e (8) equipado com um máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento do condutor.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	(9) veículos da categoria L6e não conformes com os critérios específicos de classificação para veículos L6e-B; e (10) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> $\leq 4\,000$ kW
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro	(9) Habitáculo fechado e acessível, no máximo, de três lados; e (10) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> $\leq 6\,000$ kW
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subsubclassificação, para além dos critérios de subclassificação dos veículos L6e-B
L6e-BP	Quadrimóvel ligeiro para transporte de passageiros	(11) veículos L6e-B principalmente concebidos para o transporte de passageiros; e (12) veículos L6e-B, exceto os que satisfazem os critérios específicos de classificação para veículos L6e-BU.
L6e-BU	Quadrimóvel ligeiro para fins comerciais	(11) concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios: a) Comprimento da plataforma de carga $\times$ largura da plataforma de carga $> 0,3 \times$ comprimento do veículo $\times$ largura do veículo; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L7e	Quadriciclos pesados	(4) veículos de quatro rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) uma massa em ordem de marcha: (a) ≤ 450 kg para o transporte de passageiros; (b) ≤ 600 kg para o transporte de mercadorias; e (6) veículos L7e que não possam ser classificados como veículos L6e.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	(7) veículos L7e que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-B ou L7e-C; e (8) veículo concebido apenas para o transporte de passageiros; e (9) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> ≤ 15 kW; e
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-A1	Motoquatro pesada de estrada A1	(10) máximo de dois lugares sentados, incluindo o assento para o condutor; e (11) guiador para conduzir.
L7e-A2	Motoquatro pesada de estrada A2	(10) veículos L7e-A que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-A1; e (11) máximo de dois lugares sentados, incluindo o assento para o condutor.
Subcategoria	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-B	Motoquatro pesada de todo o terreno	(7) veículos L7e que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-C; e (8) distância ao solo ≥ 180 mm.
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-B1	Motoquatro de todo o terreno	(9) máximo de dois lugares para montar, incluindo o lugar para o condutor montar; e (10) equipada com um guiador para conduzir; e (11) velocidade máxima de projeto do veículo ≤ 90 km/h; e (12) relação distância entre eixos/distância ao solo ≤ 6.
L7e-B2	«Buggy» lado a lado	(9) veículo L7eB, que não veículos L7e-B1; e (10) máximo de três lugares sentados, dos quais dois posicionados lado a lado, incluindo o lugar para o condutor se sentar; e (11) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> ≤ 15 kW; e (12) relação distância entre eixos/distância ao solo ≤ 8.

Subcategoria	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-C	Quadrimóvel pesado	(7) veículos L7e que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-B; e (8) potência nominal máxima contínua ou líquida <sup>(1)</sup> ≤ 15 kW; e (9) velocidade máxima de projeto do veículo ≤ 90 km/h; e (10) habitáculo fechado para o condutor e para o passageiro, acessível, no máximo, por três lados.
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subsubclassificação, para além dos critérios de subclassificação de veículos L7e-C
L7e-CP	Quadrimóvel ligeiro para transporte de passageiros	(11) veículos L7e-C que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-CU; e (12) máximo de quatro lugares sentados, incluindo a posição do assento para o condutor.
L7e-CU	Quadrimóvel pesado para fins comerciais	(11) concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios: a) Comprimento da <sub>plataforma de carga</sub> × largura da <sub>plataforma de carga</sub> > 0,3 × comprimento do <sub>veículo</sub> × largura do <sub>veículo</sub> ; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm; e (12) máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento para o condutor.

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

## ANEXO II

Lista completa de requisitos para efeitos da homologação UE de um veículo <sup>(3)</sup>

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	REQUISITOS RELATIVOS À PROPULSÃO E AO DESEMPENHO AMBIENTAL														
1	23 e 24	Procedimentos de ensaio para proteção do ambiente relacionados com as emissões de escape, emissões de gases com efeito de estufa, consumo de combustível e combustíveis de referência		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Velocidade máxima de projeto do veículo, binário máximo e máxima potência útil contínua do motor em termos de propulsão		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Procedimentos de ensaios relativos ao som		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	REQUISITOS DE SEGURANÇA FUNCIONAL DO VEÍCULO																
1	22	Avisadores sonoros		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Sistema de travagem, incluindo sistemas de travagem antibloqueio e sistemas de travagem combinada	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Segurança elétrica	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Requisitos para a declaração do fabricante relativos ao ensaio de resistência dos sistemas, das peças e do equipamento de segurança funcional	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Estruturas de proteção da frente e da retaguarda			IF				IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
6		Vidraças, limpa-para-brisas, lava-vidros e dispositivos de descongelamento, de degelo e de desembaciamento		IF	IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
7		Comandos manuseados pelo condutor, incluindo a identificação dos comandos, avisadores e indicadores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa, incluindo acendimento automático das luzes	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Visibilidade à retaguarda		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Estruturas de proteção em caso de capotamento (ROPS);														X	
11		Fixações dos cintos de segurança e cintos de segurança			IF					X	IF	IF	IF	X		X	X
12		Lugar sentado (selim e bancos)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Montagem dos pneus	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		Placa de limitação da velocidade máxima e sua localização no veículo			IF					IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16		Proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios de cabeça e portas do veículo			IF					IF	IF	IF	IF		IF		IF

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		Limitação da velocidade de projeto do veículo		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	
18		Integridade da estrutura do veículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C REQUISITOS DE CONSTRUÇÃO E HOMOLOGAÇÃO GERAL DO VEÍCULO																	
1	20	Medidas contra a transformação abusiva		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	Preparativos para os procedimentos de homologação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	Requisitos aplicáveis à conformidade da produção		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	Dispositivos de engate e fixações		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5	18	Dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	Compatibilidade eletromagnética (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	Saliências exteriores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	Reservatório de combustível		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9	18	Plataformas de carga				IF				X		IF			IF	IF	IF
10	18	Massas e dimensões		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	Sistema de diagnóstico a bordo					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	Pegas para passageiros e apoios de pés			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13	18	Matrícula da retaguarda		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	Informação sobre manutenção e reparação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	Descansos		X	X		X										
C2 REQUISITOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS																	
16	65	Normas de desempenho e avaliação dos serviços técnicos															

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

## ANEXO III

**Limites para pequenas séries**

(Sub)categoria de veículo	Designação da (sub)categoria de veículo	Pequenas séries (para cada modelo, número de unidades disponibilizadas no mercado, matriculadas e que entram em circulação por ano)
L1e-A	Velocípede com motor	50
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas	
L2e	Ciclomotor de três rodas	
L3e	Motociclo de duas rodas	75
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	150
L5e-A	Triciclo	75
L5e-B	Triciclo comercial	150
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	30
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro	150
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	30
L7e-B	Motoquatro pesada de todo o terreno	50
L7e-C	Quadrimóvel pesado	150

## ANEXO IV

## Calendário de aplicação do presente regulamento para efeitos de homologação

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
1.	Aplicação dos atos delegados relativos aos requisitos em matéria de proteção do ambiente e desempenho do sistema de propulsão, elementos enumerados no Anexo II (A)				
1.1.	Ensaio de tipo I: ensaio das emissões de tubo de escape após arranque a frio	—	—	—	—
1.1.1.	Ciclo de ensaios	—	—	—	—
1.1.1.1.	Ensaio do tipo I: ciclo de ensaios ECE R 47	L1e, L2e, L6e,	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Ensaio do tipo I ECE R 40 (com ciclo de condução extraurbano, se aplicável)	L5e-B, L7e-B, L7e-C,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Ensaio do tipo I, ciclo de testes de motociclos WMTC, fase 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Ensaio do tipo I: ciclo de testes de motociclos harmonizado a nível mundial (WMTC) revisto	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Ensaio do tipo I, valores-limite das emissões de tubo de escape		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: Anexo VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: Anexo VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: Anexo VI A2	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Ensaio do tipo II, teste de emissões com o motor em ponto morto (acelerado) /em aceleração livre				
1.2.1.	Ensaio do tipo II, teste de emissões com o motor em ponto morto (acelerado) /em aceleração livre	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Ensaio do tipo II, teste de emissões com o motor em ponto morto (acelerado) /em aceleração livre	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Ensaio do tipo III, emissões de gases de escape com o cárter seco				
1.3.1.	Ensaio do tipo III, emissões de gases de escape com o cárter seco	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Ensaio do tipo III, emissões de gases de escape com o cárter seco	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Ensaio do tipo IV, emissões por evaporação		—	—	—
1.4.1.	Ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
1.4.2.	Ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procedimento do ensaio para a determinação das emissões em recinto hermético (SHED)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procedimento do ensaio SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Valores-limite do ensaio SHED, Anexo VI (C1)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Valores-limite do ensaio SHED, Anexo VI (C1)	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Ensaio SHED, ou ensaio de permeabilidade da tubagem de alimentação de combustível, na pendência dos resultados do estudo a que se refere o artigo 23.º, n.ºs 4 e 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Valores-limite do ensaio SHED, Anexo VI (C2), na pendência dos resultados do estudo a que se refere o artigo 23.º, n.ºs 4 e 5	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Ensaio do tipo V, teste de durabilidade <sup>(3)</sup>				
1.5.1.	Quilometragem para a durabilidade Euro 4, Anexos VII (A) e (B)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Quilometragem para a durabilidade Euro 4, Anexos VII (A) e (B)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Quilometragem para a durabilidade Euro 5, Anexos VII (A) e (B)	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Não foi atribuído um ensaio de tipo VI	—	—	—	—
1.7.	Ensaio do tipo VII, determinação e transmissão de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa/consumo de combustível ou de energia			—	
1.7.1.	Ensaio do tipo VII, determinação e transmissão de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa/consumo de combustível ou de energia	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Ensaio do tipo VII, determinação e transmissão de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa/consumo de combustível ou de energia	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Ensaio do tipo VIII, ensaio ambiental OBD		—	—	
1.8.1.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; para L6e-A: 1.1.2017	1.1.2017; para L6e-A: 1.1.2018	31.12.2020
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, Anexo VI (B1)				

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
1.8.2.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração (ensaio do tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, Anexo VI (B2)				
1.8.3.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração, na pendência do artigo 23.º, n.ºs 4 e 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedimentos de ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração (ensaio do tipo VIII), na pendência do artigo 23.º, n.ºs 4 e 5				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração, Anexo VI (B2), na pendência do artigo 23.º, n.ºs 4 e 5				
1.9.	Ensaio do tipo IX, nível sonoro <sup>(3)</sup>				
1.9.1.	Procedimento de ensaio e valores-limite do nível sonoro Anexo VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procedimento de ensaio e valores-limite do nível sonoro <sup>(3)</sup> , Anexo VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e limites do Anexo VI (D)	L1e-L7e			
1.9.4.	Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e novos valores-limite associados, propostos pela Comissão	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Ensaio e requisitos do desempenho do sistema de propulsão no que diz respeito à velocidade máxima de projeto do veículo, ao binário máximo, à potência nominal máxima contínua ou líquida e ao pico de potência máxima				
1.10.1.	Ensaio e requisitos do desempenho do sistema de propulsão	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Ensaio e requisitos do desempenho do sistema de propulsão	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
2.	Aplicação do delegado relativo aos requisitos em matéria de segurança funcional dos veículos, elementos enumerados no Anexo II (B) <sup>(3)</sup>				
2.1.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de segurança funcional dos veículos, elementos enumerados no Anexo II (B) <sup>(3)</sup>	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de segurança funcional dos veículos, elementos enumerados no Anexo II (B) <sup>(3)</sup>	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Anexo VIII, características de segurança reforçadas <sup>(3)</sup>		—	—	
2.3.1.	Ligação automática das luzes	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Dispositivo de segurança em curva (diferencial ou equivalente)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Sistemas avançados de travagem, instalação obrigatória	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—



Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
3.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de construção de veículos, elementos enumerados no Anexo II (C) <sup>(3)</sup>				
3.1.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de construção de veículos, elementos enumerados no Anexo II (C) <sup>(3)</sup>	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de construção de veículos, elementos enumerados no Anexo II (C) <sup>(3)</sup>	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
4.	Aplicação do ato de execução relativo aos requisitos administrativos				
4.1.	Aplicação do ato de execução relativo aos requisitos administrativos	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Aplicação do ato de execução relativo aos requisitos administrativos	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

## ANEXO V

## (A) Ensaio e requisitos ambientais

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

Tipo de ensaio type	Descrição	Requisitos: valores-limite	Critérios de subclassificação para além do artigo 2.º e do Anexo I	Requisitos: métodos de ensaio
I	Emissões do tubo de escape após arranque a frio	Anexo VI (A)	Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE capítulo 6.3. Os veículos da categoria L, equipados com um motor de combustão interna com uma cilindrada < 50 cm <sup>3</sup> e com uma v <sub>max</sub> < 50 km/h devem ser incluídos nos veículos de classe I.	
II	— PI ou híbrido <sup>(5)</sup> equipado com PI: Emissões CO com marcha lenta ou com marcha lenta acelerada sem carga — CI ou híbrido com um motor CI: Ensaio de aceleração livre	Diretiva 2009/40/CE <sup>(6)</sup>		
III	Emissões de gases do cárter	Zero emissões; cárter fechado. As emissões de gases do cárter não podem ser lançadas diretamente para a atmosfera a partir de qualquer veículo durante a sua vida útil		
IV	Emissões por evaporação	Anexo VI (C)		
V	Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição	Anexos VI e VII		
VI	Não foi atribuído um ensaio do tipo VI	Não se aplica		Não se aplica
VII	Emissões de CO <sub>2</sub> , consumo de combustível e/ou de energia elétrica e autonomia elétrica	Medição e relatórios, sem valores-limite para efeitos de homologação.	Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE capítulo 6.3. Os veículos da categoria L, equipados com um motor de combustão interna com uma cilindrada < 50 cm <sup>3</sup> e com uma v <sub>max</sub> < 50 km/h devem ser incluídos nos veículos de classe I.	
VIII	Ensaio ambiental dos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD)	Anexo VI (B)	Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE capítulo 6.3. Os veículos da categoria L, equipados com um motor de combustão interna com uma cilindrada < 50 cm <sup>3</sup> e com uma v <sub>max</sub> < 50 km/h devem ser incluídos nos veículos de classe I.	
IX	Nível sonoro	Anexo VI (D)	Quando os Regulamentos UNECE n.ºs 9, 41, 63 ou 92 substituam os regulamentos próprios da UE indicados no ato delegado relativo aos requisitos de desempenho ambiental e de propulsão, serão seccionados os critérios de (sub)classificação previstos naqueles regulamentos UNECE (Anexo 6), com referência ao ensaio do tipo IX relativos ao nível sonoro.	

(B) Aplicação dos requisitos do teste de desempenho ambiental para efeitos de homologação e extensões

	Veículo com motores PI, incluindo híbridos									Veículos com motores CI, incluindo híbridos		Veículo exclusivamente elétrico ou veículo movido por um sistema de ar comprimido (CA)	Veículo com pilhas de combustível alimentadas a hidrogénio
	Monocombustível <sup>(20)</sup>				Bicombustível			Multicombustível		Multicombustível	Monocombustível		
	Gasolina (E5) <sup>(21)</sup>	GPL	GN/biometano	H <sub>2</sub>	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	GN/biometano	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
				GPL	GN/biometano	H <sub>2</sub>	Etanol (E85)	H <sub>2</sub> NG	Biodiesel				
Ensaio do tipo I <sup>(19)</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo I <sup>(19)</sup> Massa de partículas (só Euro 5) <sup>(6)</sup>	Simg	Não	Não	Não	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Não	Sim (só B5)	Sim	Não/ Sim para CA	Não
Ensaio do tipo II <sup>(19)</sup> , incluindo opacidade dos gases de escape apenas para CI	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (só gasolina)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (NG/só biometano)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo III <sup>(19)</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo IV <sup>(19)</sup>	Sim	Não	Não	Não	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Não	Não	Não	Não	Não
Ensaio do tipo V <sup>(19)</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (NG/só biometano)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo VII <sup>(19)</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim	Sim (só consumo de energia)	Sim (só consumo de combustível)

	Veículo com motores PI, incluindo híbridos									Veículos com motores CI, incluindo híbridos		Veículo exclusivamente elétrico ou veículo movido por um sistema de ar comprimido (CA)	Veículo com pilhas de combustível alimentadas a hidrogénio
	Monocombustível <sup>(20)</sup>				Bicombustível			Multicombustível		Multicombustível	Monocombustível		
	Gasolina (E5) <sup>(21)</sup>	GPL	GN/biometano	H <sub>2</sub>	Gasolina (E5) GPL	Gasolina (E5) GN/biometano	Gasolina (E5) H <sub>2</sub>	Gasolina (E5) Etanol (E85)	GN/biometano H <sub>2</sub> NG	Diesel (B5) Biodiesel	Diesel (B5)		
Ensaio do tipo VIII <sup>(19)</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (NG/só biometano)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo IX <sup>(19)</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não Sim para CA	Não

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos

## ANEXO VI

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

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

(A1) Euro 4

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos totais (THC)	Massa de óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> )	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				L <sub>1</sub> (mg / km)	L <sub>2</sub> (mg / km)	L <sub>3</sub> (mg / km)	L <sub>4</sub> (mg / km)	
L1Ae	Velocípede com motor	PI/CI/Híbrido	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1Be	Ciclomotor de duas rodas	PI/CI/Híbrido	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Ciclomotor de três rodas	PI/CI/Híbrido	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e <sup>(7)</sup> L5e-A L7e-A	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral — Triciclo — Motoquatro pesada de estrada	PI/PI Híbrido, v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, fase 2
		PI/PI Híbrido, v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, fase 2
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	300	80 <sup>(8)</sup>	WMTC, fase 2
L5e-B	Triciclo comercial	PI/PI Híbrido	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(8)</sup>	ECE R40
L6e-A L6e-B	Motoquatro ligeira de estrada Quadrimóvel ligeiro	PI/PI Híbrido	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(8)</sup>	ECE R47
L7e-B L7e-C	Motoquatro pesada de todo o terreno Quadrimóvel pesado	PI/PI Híbrido	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(8)</sup>	ECE R40

(A2) Euro 5

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro <sup>(4)</sup>	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)	Óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> )	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2A</sub> (mg/km)	L <sub>2B</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg / km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	
L1e-A	Velocípede com motor	PI/CI/ Híbrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5 <sup>(9)</sup>	WMTC revisto <sup>(10)</sup>
L1e-B-L7e	Todos os outros veículos da categoria L	PI/PI Híbrido	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 <sup>(9)</sup>	WMTC revisto
		CI/CI Híbrido		500	100	68	90	4,5	WMTC revisto

## (B) Valores-limite das emissões do sistema de diagnóstico a bordo

## (B1) Euro 4, OBD fase I

Categoria do veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> )	Ciclo de ensaios
				OT <sub>1</sub> (mg / km)	OT <sub>2</sub> (mg / km)	OT <sub>3</sub> (mg / km)	
L6e-A	— Motoquatro ligeira de estrada	PI, CI ou Híbrido	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(7)</sup> L5e-A L7e-A	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral — Triciclo — Motoquatro pesada de estrada	PI/PI Híbrido v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, fase 2
PI/PI Híbrido v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h		2 170		630	450	WMTC, fase 2	
CI/CI Híbrido		2 170		630	900	WMTC, fase 2	

(B2) Euro 5, OBD fase I e OBD fase II <sup>(4)</sup>

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)	Massa de óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> )	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				OT <sub>1</sub> (mg / km)	OT <sub>2</sub> (mg / km)	OT <sub>3</sub> (mg / km)	OT <sub>4</sub> (mg / km)	
L3e-L7e <sup>(6)</sup>	Todas as categorias de veículos, exceto L1e e L2e	PI/PI Híbrido	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC revisto
		CI/CI Híbrido	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC revisto



(C) Valores-limite das emissões por evaporação

(C1) Euro 4

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa total de hidrocarbonetos (THC) (mg/ensaio)	Ciclo de ensaios
L3e L4e (7)	Motociclo de duas rodas (13) com e sem carro lateral	PI (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Triciclo	PI (11)	Euro 4		
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	PI (11)	Euro 4		
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	PI (11)	Euro 4		

(C2) Euro 5

Categoria do veículo <sup>(12)</sup>	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Ensaio de permeabilidade (mg/m <sup>2</sup> /dia)		Massa total de hidrocarbonetos (THC) no ensaio SHED (mg/ensaio)
				Reservatório de combustível	Tubagem de alimentação de combustível	Veículo
L1e-A	Velocípede com motor	PI <sup>(11)</sup>	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Ciclomotor de três rodas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e- L4e <sup>(7)</sup>	Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral		Euro 5			1 500
L5e-A	Triciclo		Euro 5			1 500
L5e-B	Triciclo comercial		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada		Euro 5			1 500
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada		Euro 5			1 500
L7e-B	Motoquatro de todo o terreno		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Quadrimóvel pesado		Euro 5	1 500	15 000	1 500

## (D) Valores-limite das emissões sonoras — Euro 4 e Euro 5

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Nível sonoro <sup>(14)</sup> Euro 4 [dB(A)]	Procedimento de ensaio <sup>(16)</sup> Euro 4	Nível sonoro <sup>(15)</sup> Euro 5 [dB(A)]	Procedimento de ensaio Euro 5
L1e-A	Velocípede com motor	63 <sup>(14)</sup>	Ato delegado/ Regulamento n.º 63 da UNECE		Regulamento n.º 63 da UNECE
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Ciclomotor de duas rodas $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Ciclomotor de três rodas	76	Ato delegado/ Regulamento n.º 9 da UNECE		Regulamento n.º 9 da UNECE
L3e	Motociclo de duas rodas Cilindrada $\leq 80$ cm <sup>3</sup>	75	Ato delegado/ Regulamento n.º 41 da UNECE		Regulamento n.º 41 da UNECE
	Motociclo de duas rodas Cilindrada $< 80$ cm <sup>3</sup> e $\leq 175$ cm <sup>3</sup>	77			
	Motociclo de duas rodas Cilindrada $> 175$ cm <sup>3</sup>	80			
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	80			
L5e-A	Triciclo	80	Ato delegado/ Regulamento n.º 9 da UNECE		Regulamento n.º 9 da UNECE
L5e-B	Triciclo comercial	80			
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	80	Ato delegado/ Regulamento n.º 63 da UNECE		Regulamento n.º 63 da UNECE
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro	80	Ato delegado/ Regulamento n.º 9 da UNECE		Regulamento n.º 9 da UNECE
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	80			
L7e-B	Motoquatro pesada de todo o terreno	80			
L7e-C	Quadrimóvel pesado	80			

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

## Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição

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

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Quilometragem para a durabilidade Euro 4 e quilometragem para a durabilidade Euro 5 <sup>(4)</sup>
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	— Velocípede com motor — Motociclo de «trial» de duas rodas	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3) L6e-A L7e-B	— Ciclomotor de duas rodas — Ciclomotor de três rodas — Motociclo de «enduro» de duas rodas — Motoquatro ligeira de estrada — Motoquatro pesada de todo o terreno	11 000
L3e L4e <sup>(7)</sup> L5e L6e-B L7e-C	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral ( $v_{\max} < 130$ km/h) — Triciclo — Quadrimóvel ligeiro — Quadrimóvel pesado	20 000
L3e L4e <sup>(7)</sup> L7e-A	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral ( $v_{\max} \geq 130$ km/h) Motoquatro pesada de estrada	35 000

(B) Factores de deterioração (DF)

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF <sup>(4)</sup> (-)							
		CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM	CO	THC		NMHC		NO <sub>x</sub>		PM <sup>(17)</sup> <sup>(4)</sup>
							PI	CI <sup>(18)</sup>	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	Todas	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

## ANEXO VIII

## Requisitos suplementares de segurança funcional

Objeto	Requisitos
Montagem obrigatória de sistemas de travagem anti-bloqueio	<p>a) Os novos motociclos <sup>(22)</sup> da subcategoria L3e-A1 que são disponibilizados no mercado, matriculados e entram em circulação devem estar equipados quer com um sistema de travagem antibloqueio quer com um sistema de travagem combinada, ou com ambos os tipos de sistemas avançados de travagem, ao critério do fabricante.</p> <p>b) Os novos motociclos das subcategorias L3e-A2 e L3e-A3 que são disponibilizados no mercado, matriculados e entram em circulação devem estar equipados com um sistema de travagem antibloqueio.</p> <p>Isenção:</p> <p>Os motociclos das categorias L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3, motociclos de «enduro» de duas rodas) e L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3, motociclos de «trial» de duas rodas) estão isentos da instalação obrigatória de sistemas avançados de travagem.</p>
Segurança nas curvas em estradas pavimentadas	<p>Os veículos da categoria L devem ser construídos de modo que cada uma das suas rodas possa rodar sempre a diferentes velocidades, a fim de permitir uma segurança nas curvas em estradas pavimentadas. Se um dos veículos estiver equipado com um diferencial com dispositivo de bloqueio, deve ser concebido para este último se encontrar normalmente desbloqueado.</p>
Melhoria da visibilidade do veículo e do seu condutor através da ligação automática das luzes	<p>Para melhorar a visibilidade, os veículos da categoria L devem estar equipados com o seguinte:</p> <p>a) Para os veículos L1e: dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 74 da UNECE, Rev. 2, que requer que o sistema de iluminação acenda automaticamente;</p> <p>b) Para os veículos L3e: ao critério do fabricante do veículo, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 53 da UNECE, Rev. 2, e respetivas alterações 1 e 2, ou luzes diurnas permanentes (DRL) específicas, em conformidade com o Regulamento n.º 87 da UNECE, Rev. 2, e respetivas séries de alterações 1 e 2;</p> <p>c) Para todas as outras categorias de veículos da categoria L: um sistema de iluminação que acende automaticamente ou, à escolha do fabricante, luzes diurnas permanentes (DRL) específicas que acendam automaticamente <sup>(23)</sup>.</p>

Objeto	Requisitos
(Anexo II, parte B.3) Segurança elétrica	Os veículos da categoria L, no respeitante ao grupo motopropulsor elétrico, quando equipados com um ou mais motor(es) de tração movidos a energia elétrica e não permanentemente ligados à rede, bem como os respetivos componentes e sistemas de alta tensão que estejam ligados galvanicamente ao terminal de alta tensão do grupo motopropulsor elétrico, devem ser concebidos de molde a evitar qualquer risco para a segurança elétrica mediante recurso aos requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 100 da UNECE e à norma ISO 13063.
(Anexo II, parte B.4) Requisitos relativos à declaração do fabricante – requisitos relativos ao teste de resistência dos sistemas, peças e equipamento essenciais de segurança funcional	<p>O fabricante do veículo deve declarar que os veículos produzidos em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, devem estar em condições de resistir a uma utilização normal, equivalente, no mínimo, à distância percorrida especificada mais abaixo, no prazo de 5 anos após a primeira matrícula.</p> <p>A distância corresponde a 1,5 vezes a distância especificada no Anexo VII, estando em relação direta com a categoria do veículo em causa e a fase das emissões (ou seja, o nível Euro) em função da qual o veículo deve ser homologado, embora a distância requerida não deva ultrapassar os 60 000 quilómetros em nenhuma das categorias de veículos.</p>
(Anexo II, parte B.5) Requisitos relativos às estruturas de proteção frontal e traseira	<p>Os veículos da categoria L, no respeitante às suas estruturas frontal e traseira, devem ser concebidos para evitar zonas pontiagudas ou cortantes, ou com projeções diretamente voltadas para o exterior, que sejam suscetíveis de colidir com – ou de aumentar significativamente a gravidade dos ferimentos e as hipóteses de infligir lacerações aos – utentes da estrada mais vulneráveis, em caso de colisão.</p> <p>Este princípio aplica-se quer à estrutura frontal, quer à estrutura traseira, do veículo.</p>
(Anexo II, parte B.10) Pontos de fixação e instalação de cintos de segurança	Requisitos obrigatórios para os pontos de fixação dos cintos de segurança e a instalação de cintos de segurança nos veículos das categorias L2e, L5e, L6e e L7e equipados com quadros-cabinas com carroçaria.
(Anexo II, parte B.15) Requisitos relativos à proteção dos ocupantes do veículo, incluindo os arranjos interiores e as portas do veículo	<p>Os veículos das categorias L2e, L5e, L6e e L7e equipados com quadros-cabinas com carroçaria devem ser concebidos para evitar zonas pontiagudas ou cortantes, ou com projeções que sejam suscetíveis de aumentar significativamente a gravidade dos ferimentos do condutor e dos passageiros.</p> <p>Os veículos equipados com portas devem ser concebidos de molde a garantir que essas portas sejam construídas com as correspondentes fechaduras de trinco e dobradiças.</p>
(Anexo II, parte B.17) Requisitos relativos à integridade estrutural do veículo	O fabricante do veículo declara que, no caso de uma recolha de veículos do mercado, devido a um risco grave de segurança, será disponibilizada, de imediato e a pedido, à entidade homologadora e à Comissão, uma análise específica das estruturas dos veículos, componentes e/ou peças através de cálculos de engenharia, métodos de ensaio virtual e/ou testes estruturais. A homologação do veículo não deve ser concedida se houver razões para duvidar da capacidade do fabricante do veículo para fornecer tal análise.

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

**Notas explicativas dos Anexos I a VIII**

- (1) Os limites de potência constantes do Anexo I baseiam-se na potência nominal máxima contínua de veículos de propulsão elétrica e na potência líquida máxima de veículos equipados com motor de combustão interna. O peso de um veículo é considerado igual à sua massa em ordem de marcha.
- (2) A subclassificação de um veículo da categoria L3e com base no facto de este ter uma velocidade de projeto inferior ou igual a 130 km/h ou superior a 130 km/h é independente da sua subclassificação nas classes de desempenho do sistema de propulsão L3e-A1 (embora não suscetível de atingir 130 km/h), L3e-A2 ou L3e-A3.
- (3) «X» significa que o presente regulamento define requisitos obrigatórios em relação ao tema e à categoria em questão; os requisitos circunstanciados constam dos artigos referidos e das referências documentais insertas nesta tabela.  
  
«SE» significa «se instalado». Se o sistema, componente ou unidade técnica referidos na tabela estão instalados no veículo, porque são obrigatórios apenas para alguns dos veículos desta categoria, devem cumprir os requisitos fixados nos atos delegados e de execução. De igual modo, se o fabricante do veículo escolher equipar o veículo com o sistema, componente ou unidade técnica a título voluntário, deve satisfazer os requisitos estabelecidos nos atos delegados e de execução.  
  
A existência de um retângulo em branco na tabela significa que o presente regulamento não estabelece requisitos em relação ao domínio e à categoria em causa.
- (4) Refere-se ao artigo 23.º, n.ºs 4 e 5.
- (5) Se o(s) motor(es) (híbrido(s)) estiver(em) equipado(s) com um dispositivo de paragem/arranque do motor, o fabricante deve assegurar que o motor de combustão está a funcionar em marcha lenta/ralenti ou a marcha lenta acelerada. O veículo deve poder efetuar o ensaio de aceleração sem carga para sistemas de propulsão que incluam um motor CI.
- (6) Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de maio de 2009 relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 141 de 6.6.2009, p. 12).
- (7) Só o motociclo de duas rodas de base, no qual se instala o carro lateral, deve cumprir os limites de emissão aplicáveis.
- (8) Só CI, mas também se, por exemplo, um veículo híbrido incluir um motor CI.
- (9) Só é aplicável a motores a gasolina de injeção direta (DI).
- (10) O estudo de impacto ambiental mencionado no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5, também dará informações sobre a exequibilidade de os veículos da categoria L, à exceção dos das categorias L3e, L5e-A e L7e-A, serem submetidos a ensaios de emissões no âmbito de um WMTC revisto.
- (11) Motores PI alimentados a gasolina, misturas de gasolina ou etanol.
- (12) A relação custo-eficácia do controlo das emissões por evaporação será também avaliada pelo estudo de impacto ambiental, a efetuar pela Comissão, conforme referido no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5. No referido estudo, será igualmente avaliada a possível relação custo-eficácia do ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível e da tubagem de alimentação de combustível enquanto eventual alternativa ao ensaio SHED para os veículos das subcategorias que ainda não foram submetidas ao ensaio de emissões por evaporação, mencionados no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5.
- (13)  $v_{max} \geq 130$  km/h.
- (14) Até a União aceder aos Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e adotar esses regulamentos no âmbito do grupo de trabalho UNECE WP29 e na União, incluindo os valores-limite de emissões sonoras da fase Euro 4 (por exemplo, tal como constam do Anexo 6 do Regulamento n.º 41 da UNECE para os motociclos das categorias L3e e L4e), os veículos da categoria L devem cumprir os valores-limite indicados no Anexo VI (parte D). Quando a União adotar os Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE, estes tornar-se-ão obrigatórios e incluirão valores-limite de emissões sonoras equivalentes aos indicados no Anexo VI, Parte D, substituindo os procedimentos de ensaio constantes do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de desempenho ambiental e de propulsão.
- (15) Os valores-limite Euro 5 a determinar devem ser alterados por um ato distinto adotado nos termos do processo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- (16) Um ato delegado adotado por força do presente regulamento inclui os procedimentos de ensaio das emissões sonoras e será substituído pelos Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE.
- (17) Só para os motores PI, DI e CI.
- (18) É também aplicável aos veículos híbridos.
- (19) Vide Anexo V para a descrição do tipo de teste, as referências aos valores-limite e procedimentos de ensaio para os ensaios dos tipos I a IX.

- (20) Para veículos elétricos/híbridos movidos a eletricidade, apenas requisitos sonoros para veículos silenciosos.
  - (21) Vide Anexo IV para as datas de aplicação dos requisitos de segurança reforçados.
  - (22) Os veículos da categoria L4e (motociclos com um carro lateral) estão isentos do cumprimento dos requisitos mencionados em a) e b) sobre a instalação obrigatória de sistemas avançados de travagem.
  - (23) Para permitir o arranque de um motor de combustão, o sistema de iluminação pode ser desligado durante a fase de arranque por um período consecutivo menor ou igual a 10 segundos.
-



## ANEXO IX

**Tabela de correspondência**  
**(referida no artigo 81.º)**

Diretiva 2002/24/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 2.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 1.º, n.º 1, terceiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo
Artigo 1.º, n.º 2 e n.º 3	Artigo 2.º, n.º 1, artigo 4.º, Anexo I
Artigo 2.º	Artigo 3.º
Artigo 3.º	Artigos 26.º e 27.º
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 29.º, n.º 1 e n.º 2, artigo 18.º
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 29.º, n.º 1, artigo 33.º
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 33.º, n.º 3
Artigo 4.º, n.º 4	—
Artigo 4.º, n.º 5	Artigo 33.º, n.º 1 e n.º 3
Artigo 4.º, n.º 6	Artigo 29.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 1	Artigo 29.º, n.º 10 e artigo 30.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 29.º, n.º 10
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 29.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 29.º, n.º 5
Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 29.º, n.º 7
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 29.º, n.º 8
Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 38.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 2	—
Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 56.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 39.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 56.º, n.º 2, primeiro parágrafo
Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 56.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 39.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 39.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 9.º e artigo 37.º, n.º 4
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 34.º, n.º 1
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 34.º, n.º 1 e n.º 3
Artigo 9.º, n.º 4	Artigos 35.º e 36.º

Diretiva 2002/24/CE	Presente regulamento
Artigo 9.º, n.º 5	Artigo 37.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 1	Artigo 49.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 49.º, n.º 3
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 49.º, n.º 6
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 49.º, n.º 7
Artigo 11.º	—
Artigo 12.º	Artigo 48.º
Artigo 13.º	—
Artigo 14.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), subalínea i)	Artigo 67.º, n.º 1, artigo 64.º
Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii)	—
Artigo 14.º, n.º 2, primeiro parágrafo	—
Artigo 14.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 63.º, n.º 3
Artigo 15.º, n.º 1 e n.º 2	Artigo 6.º n.º 2 e n.º 3
Artigo 15.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea i)	Artigo 42.º
Artigo 15.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea ii)	Artigo 2.º, n.º 2, alínea e)
Artigo 15.º, n.º 3, segundo parágrafo	—
Artigo 15.º, n.º 3, alínea b)	—
Artigo 15.º, n.º 4	—
Artigo 16.º, n.º 1 e n.º 2	Artigo 44.º
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 40.º
Artigo 17.º	Artigos 72.º, 74.º e 75.º
Artigo 18.º, n.º 1	Artigo 73.º, n.º 1
Artigo 18.º, n.º 2	Artigo 73.º, n.º 2
Artigo 19.º	—
Artigo 20.º	—
Artigo 21.º	Artigo 77.º, n.º 1
Artigo 22.º	—
Artigo 23.º	—
Artigo 24.º	—

## II

(Atos não legislativos)

## DECISÕES

## DECISÃO DO CONSELHO EUROPEU

de 11 de maio de 2012

**relativa à análise, por uma Conferência dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, da alteração aos Tratados proposta pelo Governo irlandês sob a forma de um Protocolo sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa, a anexar ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, sem convocação de uma Convenção**

(2013/106/UE)

O CONSELHO EUROPEU,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 48.º, n.º 3,

Tendo em conta o projeto de revisão dos Tratados apresentado ao Conselho pelo Governo irlandês em 20 de julho de 2011 e enviado ao Conselho Europeu pelo Conselho em 12 de outubro de 2011,

Tendo em conta a aprovação dada pelo Parlamento Europeu relativamente à não convocação de uma Convenção <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu <sup>(2)</sup>,

Após notificação do projeto aos Parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer da Comissão Europeia <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

(1) Em 18-19 de junho de 2009, os Chefes de Estado ou de Governo dos 27 Estados-Membros da União Europeia, reunidos no Conselho Europeu, adotaram uma Decisão sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa e declararam que, no momento da celebração do próximo Tratado de Adesão, consignariam as disposições da dita Decisão num Protocolo a anexar, nos termos das suas respetivas normas constitucionais, ao Tratado da União Europeia (TUE) e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

<sup>(1)</sup> Aprovação em 18 de abril de 2012 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(2)</sup> Parecer de 18 de abril de 2012 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

<sup>(3)</sup> Parecer de 4 de maio de 2012 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

(2) Em 20 de julho de 2011, o Governo irlandês apresentou, nos termos do artigo 48.º, n.º 2, primeiro período, do TUE, um projeto de revisão dos Tratados sob a forma de um Protocolo sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa.

(3) Em 12 de outubro de 2011, nos termos do artigo 48.º, n.º 2, terceiro período, do TUE, o Conselho enviou o projeto do Governo irlandês ao Conselho Europeu. O projeto foi igualmente notificado aos Parlamentos nacionais.

(4) Na sua reunião de 23 de outubro de 2011, nos termos do artigo 48.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do TUE, o Conselho Europeu decidiu consultar o Parlamento Europeu e a Comissão sobre as alterações propostas. Decidiu também, nos termos do artigo 48.º, n.º 3, segundo parágrafo, do TUE, solicitar a aprovação do Parlamento Europeu relativamente à não convocação de uma Convenção, dado que, a seu ver, o alcance das alterações previstas não justificava a convocação de uma Convenção.

(5) Em 18 de abril de 2012, o Parlamento Europeu adotou um parecer favorável sobre as alterações propostas. Aprovou igualmente que não fosse convocada uma Convenção, dado que o alcance das alterações propostas não o justifica. Em 4 de maio de 2012, a Comissão adotou um parecer favorável sobre as alterações propostas.

(6) Por conseguinte, nos termos do artigo 48.º, n.º 3, segundo parágrafo, do TUE, deverá o Conselho Europeu decidir que uma Conferência dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros analise as alterações propostas pelo Governo irlandês, estabelecer o mandato da Conferência e decidir não convocar uma Convenção.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O Conselho Europeu decide que uma Conferência dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros analise as alterações propostas pelo Governo irlandês, sob a forma de um Protocolo sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa, a anexar ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, com a redação que acompanha a presente decisão, que constituirá o mandato da referida Conferência. Dado o alcance das alterações propostas, não é convocada uma Convenção ao abrigo do artigo 48.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia.

*Artigo 2.º*

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 11 de maio de 2012.

*Pelo Conselho Europeu*  
*O Presidente*  
H. VAN ROMPUY

**PROTOCOLO**  
**sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa**

O REINO DA BÉLGICA,  
A REPÚBLICA DA BULGÁRIA,  
A REPÚBLICA CHECA,  
O REINO DA DINAMARCA,  
A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,  
A REPÚBLICA DA ESTÓNIA,  
A IRLANDA,  
A REPÚBLICA HELÉNICA,  
O REINO DE ESPANHA,  
A REPÚBLICA FRANCESA,  
A REPÚBLICA ITALIANA,  
A REPÚBLICA DE CHIPRE,  
A REPÚBLICA DA LETÓNIA,  
A REPÚBLICA DA LITUÂNIA,  
O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,  
A HUNGRIA,  
MALTA,  
O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,  
A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,  
A REPÚBLICA DA POLÓNIA,  
A REPÚBLICA PORTUGUESA,  
A ROMÉLIA,  
A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,  
A REPÚBLICA ESLOVACA,  
A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA,  
O REINO DA SUÉCIA,  
O REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E DA IRLANDA DO NORTE,

a seguir designados «AS ALTAS PARTES CONTRATANTES»,

RECORDANDO a Decisão dos Chefes de Estado ou de Governo dos 27 Estados-Membros da União Europeia, reunidos no Conselho Europeu em 18-19 de junho de 2009, sobre as preocupações do povo irlandês a respeito do Tratado de Lisboa;

RECORDANDO a declaração dos Chefes de Estado ou de Governo, reunidos no Conselho Europeu em de junho de 2009, de que, no momento da celebração do próximo Tratado de Adesão, consignariam as disposições da dita Decisão num Protocolo a anexar, nos termos das suas respetivas normas constitucionais, ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

REGISTANDO a assinatura pelas Altas Partes Contratantes do Tratado entre as Altas Partes Contratantes e a República da Croácia respeitante à adesão da República da Croácia à União Europeia;

ACORDARAM nas disposições seguintes, que vêm anexas ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia:

## TÍTULO I

### DIREITO À VIDA, FAMÍLIA E EDUCAÇÃO

#### Artigo 1.º

Nenhuma disposição do Tratado de Lisboa que confere um estatuto jurídico à Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia nem as disposições do mesmo Tratado relativas ao espaço de liberdade, segurança e justiça afetam de modo algum o alcance e a aplicabilidade da proteção do direito à vida, consagrada nos artigos 40.3.1, 40.3.2 e 40.3.3, da proteção da família, consagrada no artigo 41, e da proteção dos direitos em matéria de educação, consagrada nos artigos 42, 44.2.4 e 44.2.5 da Constituição da Irlanda.

## TÍTULO II

### FISCALIDADE

#### Artigo 2.º

Nenhuma disposição do Tratado de Lisboa altera, em relação a qualquer Estado-Membro e sob qualquer aspeto, o âmbito ou o exercício das competências da União Europeia em matéria de fiscalidade.

## TÍTULO III

### SEGURANÇA E DEFESA

#### Artigo 3.º

A ação da União na cena internacional assenta nos princípios da democracia, do Estado de direito, da universalidade e indivisibilidade dos direitos do Homem e das liberdades fundamentais, do respeito pela dignidade humana, nos princípios da igualdade e solidariedade e no respeito pelos princípios da Carta das Nações Unidas e do direito internacional.

A política comum de segurança e defesa da União faz parte integrante da política externa e de segurança comum, e permite à União dispor de capacidade operacional para realizar missões no exterior a fim de assegurar a manutenção da paz, a prevenção de conflitos e o reforço da segurança internacional, de acordo com os princípios da Carta das Nações Unidas.

A política comum de segurança e defesa não afeta a política de segurança e defesa de cada Estado-Membro, incluindo a Irlanda, nem as obrigações de qualquer Estado-Membro.

O Tratado de Lisboa em nada afeta ou prejudica a tradicional política de neutralidade militar da Irlanda.

Caberá aos Estados-Membros – incluindo a Irlanda, atuando num espírito de solidariedade e sem prejuízo da sua tradicional política de neutralidade militar –, determinar a natureza do auxílio ou assistência a prestar a um Estado-Membro que seja alvo de um atentado terrorista ou alvo de agressão armada no seu território.

Qualquer decisão de avançar para uma defesa comum exigirá uma decisão unânime do Conselho Europeu. Caberá aos Estados-Membros, incluindo a Irlanda, decidir, em conformidade com as disposições do Tratado de Lisboa e com as respetivas normas constitucionais, se adotam ou não uma defesa comum.

Nenhuma disposição do presente Título afeta ou prejudica a posição ou a política de qualquer outro Estado-Membro no domínio da segurança e defesa.

Cabe também a cada Estado-Membro decidir, em conformidade com as disposições do Tratado de Lisboa e as normas do seu direito interno, se participa numa cooperação estruturada permanente ou na Agência Europeia de Defesa.

O Tratado de Lisboa não prevê a criação de um exército europeu nem o recrutamento obrigatório para qualquer formação militar.

Tão-pouco o Tratado de Lisboa afeta o direito da Irlanda ou de qualquer outro Estado-Membro de determinar a natureza e o volume das suas despesas no setor da defesa e segurança, bem como a natureza das suas capacidades de defesa.

Caberá à Irlanda ou a qualquer outro Estado-Membro decidir, em conformidade com as respetivas normas do direito interno, se participa ou não em qualquer operação militar.

## TÍTULO IV

### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 4.º

O presente Protocolo fica aberto à assinatura pelas Altas Partes Contratantes até 30 de junho de 2012.

O presente Protocolo é ratificado pelas Altas Partes Contratantes, e pela República da Croácia na eventualidade de o presente Protocolo não ter entrado em vigor até à data da adesão da República da Croácia à União Europeia, nos termos das

respetivas normas constitucionais. Os instrumentos de ratificação são depositados junto do Governo da República Italiana.

O presente Protocolo entra em vigor, se possível, em 30 de junho de 2013, desde que tenham sido depositados todos os instrumentos de ratificação ou, na falta desse depósito, no primeiro dia do mês seguinte ao do depósito do instrumento de ratificação do Estado-Membro que proceder a esta formalidade em último lugar.

#### *Artigo 5.º*

O presente Protocolo, redigido num único exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, irlandesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca, fazendo fã qualquer dos textos redigidos em cada uma destas línguas, é depositado nos arquivos do

Governo da República Italiana, o qual dele remete uma cópia autenticada a cada um dos Governos dos outros Estados-Membros.

Logo que a República da Croácia ficar vinculada pelo presente Protocolo em virtude do artigo 2.º do Ato relativo às condições de adesão da República da Croácia, o texto croata do presente Protocolo, que fará fé à semelhança dos textos a que se refere o primeiro parágrafo, será igualmente depositado nos arquivos do Governo da República Italiana, o qual dele remeterá uma cópia autenticada a cada um dos Governos dos outros Estados-Membros.

EM FÉ DO QUE, os plenipotenciários abaixo assinados apuseram as suas assinaturas no final do presente Protocolo.

Съставено в Брюксел на тринадесети юни две хиляди и дванадесета година.  
Hecho en Bruselas, el trece de junio de dos mil doce.  
V Bruselu dne třináctého června dva tisíce dvanáct.  
Udfærdiget i Bruxelles den trettende juni to tusind og tolv.  
Geschehen zu Brüssel am dreizehnten Juni zweitausendzwoölf.  
Kahe tuhande kaheteistkümnenda aasta juunikuu kolmeteistkümnendal päeval Brüsselis.  
Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δώδεκα.  
Done at Brussels on the thirteenth day of June in the year two thousand and twelve.  
Fait à Bruxelles, le treize juin deux mille douze.  
Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an tríú lá déag de Mheitheamh an bhliain dhá mhíle agus a dó dhéag.  
Fatto a Bruxelles, addì tredici giugno duemiladodici.  
Briselē, divi tūkstoši divpadsmitā gada trīspadsmitajā jūnijā.  
Priimta du tūkstančiai dvyliktų metų birželio tryliktą dieną Briuselyje.  
Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenkettedik év június havának tizenharmadik napján.  
Magħmul fi Brussell, fit-tlethax-il jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u tnax.  
Gedaan te Brussel, de dertiende juni tweeduizend twaalf.  
Sporządzono w Brukseli dnia trzynastego czerwca roku dwa tysiące dwunastego.  
Feito em Bruxelas, em treze de junho de dois mil e doze.  
Íntocmit la Bruxelles la treisprezece iunie două mii doisprezece.  
V Bruseli dňa trinásteho júna dvetisícdvánásť.  
V Bruslju, dne trinajstega junija leta dva tisoč dvanajst.  
Tehty Brysselissä kolmantentoista päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakaksitoista.  
Som skedde i Bryssel den trettonde juni tjugohundratolv.



Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

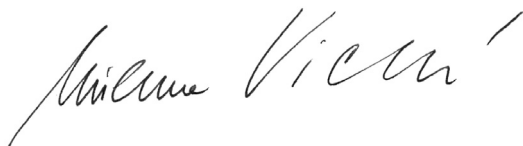
Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



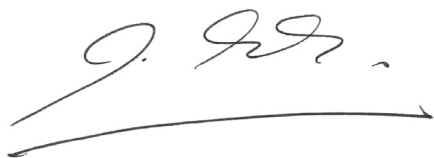
For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



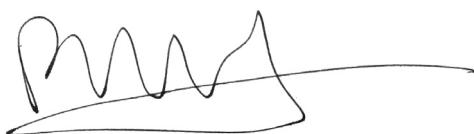
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



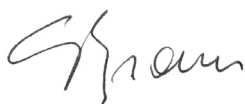
Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



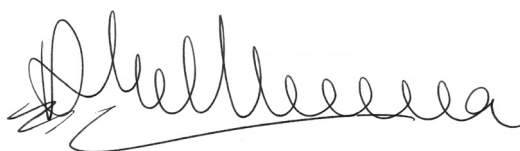
Pour le Grand-Duché de Luxembourg




Magyarország részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

*A. Delors*

---

**RETIFICAÇÕES**

**Retificação do Regulamento (UE) n.º 650/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativo à competência, à lei aplicável, ao reconhecimento e execução das decisões, e à aceitação e execução dos atos autênticos em matéria de sucessões e à criação de um Certificado Sucessório Europeu**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 201 de 27 de julho de 2012)

Na página 132, no artigo 78, n.º 1:

*onde se lê:* «1. Até 16 de janeiro de 2014, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão: (...),»

*deve ler-se:* «1. Até 16 de novembro de 2014, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão: (...).»

---



## Preço das assinaturas 2013 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 420 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	910 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

## Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pt.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.**

**Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>**

