



Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento Delegado (UE) 2016/1824 da Comissão, de 14 de julho de 2016, que altera o Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, o Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 e o Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 no respeitante, respetivamente, aos requisitos de segurança funcional dos veículos, à construção de veículos e requisitos gerais e aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Regulamento de Execução (UE) 2016/1825 da Comissão, de 6 de setembro de 2016, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 no que respeita aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos ⁽¹⁾ 47**
- ★ **Regulamento de Execução (UE) 2016/1826 da Comissão, de 14 de outubro de 2016, relativo à não aprovação da substância ativa triciclazole, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à colocação de produtos fitofarmacêuticos no mercado ⁽¹⁾ 88**
- ★ **Regulamento de Execução (UE) 2016/1827 da Comissão, de 14 de outubro de 2016, que altera pela 255.ª vez o Regulamento (CE) n.º 881/2002 do Conselho que impõe certas medidas restritivas específicas contra determinadas pessoas e entidades associadas às organizações EIIL (Daexe) e Alcaida 90**
- Regulamento de Execução (UE) 2016/1828 da Comissão, de 14 de outubro de 2016, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 92

Retificações

- ★ **Retificação do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016) 94**

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2016/1824 DA COMISSÃO

de 14 de julho de 2016

que altera o Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, o Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 e o Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 no respeitante, respetivamente, aos requisitos de segurança funcional dos veículos, à construção de veículos e requisitos gerais e aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta 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⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 18.º, n.º 3, o artigo 20.º, n.º 2, o artigo 21.º, n.º 5, o artigo 22.º, n.º 5, o artigo 23.º, n.º 12, o artigo 24.º, n.º 3, o artigo 25.º, n.º 8, e o artigo 54.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão registou os problemas encontrados e assinalados pelas entidades homologadoras e as partes interessadas no Regulamento (UE) n.º 168/2013, bem como no Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 da Comissão⁽²⁾, no Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 da Comissão⁽³⁾ e no Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão⁽⁴⁾, que completam o Regulamento (UE) n.º 168/2013; a fim de garantir a correta aplicação dos referidos regulamentos, alguns dos problemas identificados devem ser resolvidos por meio de alterações.
- (2) A fim de assegurar a coerência e a eficácia do sistema de homologação da UE para os veículos da categoria L, é necessário melhorar continuamente os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio estabelecidos nesses atos delegados e adaptá-los ao progresso técnico. É igualmente necessário melhorar a clareza dos atos delegados.
- (3) Devem incluir-se as seguintes alterações ao Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, respeitantes aos requisitos técnicos e aos procedimentos de ensaio no domínio da segurança funcional dos veículos, nos anexos do referido regulamento delegado, a fim de melhorar a sua coerência e clareza: a lista dos regulamentos UNECE aplicáveis, constante do anexo I do Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, deve ser atualizada, sendo também necessário clarificar o seu anexo XV relativo à montagem dos pneus introduzindo disposições relativas à declaração do fabricante sobre a admissibilidade da «categoria de utilização», com a realização dos respetivos controlos. Devem

⁽¹⁾ JO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

⁽²⁾ Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 da Comissão, de 24 de outubro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos de segurança funcional para a homologação de veículos de duas ou três rodas e quadriciclos (JO L 7 de 10.1.2014, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 da Comissão, de 21 de novembro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à construção de veículos e requisitos gerais para a homologação dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 25 de 28.1.2014, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão, de 16 de dezembro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão e que altera o anexo V (JO L 53 de 21.2.2014, p. 1).

ser introduzidos esclarecimentos adicionais ao anexo XVII do Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 no que diz respeito aos acessórios interiores, ao anexo XVIII relativamente à limitação da potência máxima e ao anexo XIX no que se refere aos requisitos aplicáveis à integridade da estrutura, nomeadamente no caso dos velocípedes com motor abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 168/2013.

- (4) Por motivos de exaustividade e exatidão, é conveniente incluir na lista dos regulamentos UNECE de aplicação obrigatória constante do anexo I do Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 os regulamentos UNECE n.ºs 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 e 113.
- (5) Devem efetuar-se as seguintes alterações ao Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014, a fim de aumentar a sua coerência e exatidão: o anexo I do Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 contém uma lista dos regulamentos UNECE aplicáveis a título obrigatório que deve ser atualizada; o anexo II do Regulamento (UE) n.º 44/2014 deve ser completado no que diz respeito aos requisitos em matéria de marcação dos equipamentos, peças e componentes para efeitos de identificação e prevenção contra a transformação abusiva; o anexo III do referido regulamento delegado deve ser alterado de modo a clarificar os requisitos relativos à conversão de veículos das subcategorias L3e/L4e-A2 em motociclos A3 e vice-versa; devem ser introduzidas determinadas alterações no anexo XI do Regulamento (UE) n.º 44/2014 em matéria de massas e dimensões, em particular no que se refere à definição de «distância ao solo» das subcategorias de motociclos L3e-AxE (motociclos de «*enduro*») e L3e-AxT (motociclos de «*trial*»); o anexo XII do Regulamento (UE) n.º 44/2014 deve ser alterado no que se refere à interface normalizada de conexão ao sistema de diagnóstico a bordo; por último, é necessário introduzir certos esclarecimentos no anexo XVI do mesmo regulamento delegado sobre os descansos destas subcategorias de motociclos.
- (6) O sistema de diagnóstico a bordo («OBD») é essencial para a reparação efetiva e a manutenção eficiente dos veículos. Os diagnósticos precisos permitem ao reparador identificar rapidamente a unidade mais pequena substituível a reparar ou substituir. A fim de acompanhar a rápida evolução técnica no domínio dos sistemas de controlo da propulsão, é conveniente rever a lista dos dispositivos monitorizados para deteção de avarias do circuito elétrico em 2017. Até 31 de dezembro de 2018, há que estabelecer se é necessário adicionar outros dispositivos e anomalias à lista constante do apêndice 2 do anexo XII do Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014, para proporcionar aos Estados-Membros, aos construtores de veículos, aos seus fornecedores e à indústria de reparação um período de adaptação suficiente até à entrada em vigor da fase II dos OBD. O código PID \$1C relativo ao sistema de diagnóstico a bordo aplicável pode ser programado para \$00 ou \$FF desde que o seu valor não tenha sido normalizado para os veículos da categoria L. Por razões de coerência e exaustividade, a partir da data de publicação da norma ISO 15031-5:20xx revista, que contém esse valor normalizado para os veículos da categoria L, este valor normalizado deve ser programado em resposta ao pedido do PID \$1C de um instrumento genérico de exploração.
- (7) Para efeitos de exaustividade e coerência, é necessário adaptar algumas equações dos anexos II e V do Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014; no anexo VI do mesmo regulamento delegado, relativo à durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, os critérios de classificação do ciclo de acumulação de quilometragem do SRC-LeCV devem ser adaptados ao progresso técnico; por último, o anexo IX do Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 deve ser alterado de modo a ter em conta algumas das medidas contra a manipulação fraudulenta estabelecidas nos regulamentos UNECE n.ºs 9, 41, 63 e 92 no tocante à homologação relativa ao ruído, em especial para os sistemas sonoros multimodo.
- (8) Uma das medidas contra as emissões excessivas de hidrocarbonetos dos veículos da categoria L consiste em limitar as emissões por evaporação aos limites para a massa de hidrocarbonetos estabelecidos no anexo VI, parte C, do Regulamento (UE) n.º 168/2013. Para o efeito, é necessário realizar um ensaio de tipo IV aquando da homologação, a fim de medir as emissões por evaporação do veículo. Um dos requisitos do ensaio de tipo IV «Ensaio em Câmara Hermética para Determinação da Evaporação» (SHED) consiste em montar um coletor de vapores de desgaste rápido ou, em alternativa, aplicar um fator de deterioração aditivo se for montado um coletor de vapores rodado. No estudo de impacto ambiental a que se refere o artigo 23.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, procurar-se-á apurar se a manutenção deste fator de deterioração é economicamente vantajosa enquanto solução alternativa à montagem de um coletor de vapores de desgaste rápido representativo. Se o resultado do estudo demonstrar que este método não é rendível, será apresentada oportunamente uma proposta para suprimir esta alternativa, cuja aplicação teria início após a fase Euro 5.
- (9) É necessário um método normalizado para medir a eficiência energética dos veículos (consumo de combustível ou de energia, emissões de dióxido de carbono e autonomia elétrica) para impedir que surjam entraves técnicos ao comércio entre Estados-Membros e também para garantir que os clientes e os utilizadores recebem informações objetivas e rigorosas. Até ser acordado um procedimento de ensaio harmonizado para os veículos da categoria L1e concebidos para se pedalar, referidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e no ponto 1.1.2 do anexo XIX do Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, esses veículos da categoria L1e devem ser dispensados do ensaio de autonomia elétrica.

- (10) Por conseguinte, o Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, o Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 e o Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 devem ser alterados em conformidade.
- (11) Uma vez que o Regulamento (UE) n.º 168/2013, o Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014, o Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 e o Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 já são aplicáveis e que as alterações a esses atos incluem várias correções, o presente regulamento deve entrar em vigor o mais rapidamente possível,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 3/2014 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 3.º, n.º 2, o termo «fabricantes» é substituído por «fabricantes de peças e equipamento»;
- 2) Os anexos são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

O Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 3.º, n.º 2, o termo «fabricantes» é substituído por «fabricantes de peças e equipamento»;
- 2) Os anexos são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

O Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 é alterado do seguinte modo:

- 1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
 - a) (não se aplica à versão portuguesa);
 - b) o ponto (42) passa a ter a seguinte redação:

«(42) “Velocidade máxima durante trinta minutos”, a velocidade máxima possível do veículo medida durante 30 minutos em resultado da potência de 30 minutos prevista no Regulamento UNECE n.º 85 (*);

(*) JO L 326 de 24.11.2006, p. 55.»;
- 2) No artigo 3.º, n.º 4, o termo «fabricante» é substituído por «fabricante de peças e equipamento»;
- 3) Os anexos são alterados em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

Artigo 4.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 14 de julho de 2016.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

Alterações ao Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014

Os anexos do Regulamento (UE) n.º 3/2014 são alterados do seguinte modo:

(1) O anexo I é substituído pelo seguinte:

«ANEXO I

Lista dos regulamentos da UNECE de aplicação obrigatória

Regulamento UNECE n.º	Objeto	Série de alterações	Referência JO	Aplicabilidade
1	Faróis para veículos a motor (R2, HS1)	02	JO L 177 de 10.7.2010, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
3	Retrorefletores	Suplemento 12 à série 02 de alterações	JO L 323 de 6.12.2011, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
6	Luzes indicadoras de mudança de direção	Suplemento 25 à série 01 de alterações	JO L 213 de 18.7.2014, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
7	Luzes de presença da frente e da retaguarda, luzes de travagem	Suplemento 23 à série 02 de alterações	JO L 285 de 30.9.2014, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
8	Faróis para veículos a motor (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	JO L 177 de 10.7.2010, p. 71.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
16	Cintos de segurança, sistemas de retenção, sistemas de retenção para crianças	Suplemento 5 à série 06 de alterações	JO L 304 de 20.11.2015, p. 1.	L2e, L4e, L5e, L6e e L7e
19	Luzes de nevoeiro da frente	Suplemento 6 à série 04 de alterações	JO L 250 de 22.8.2014, p. 1.	L3e, L4e, L5e e L7e
20	Faróis para veículos a motor (H4)	03	JO L 177 de 10.7.2010, p. 170.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
28	Avisadores sonoros	Suplemento 3 à série 00 de alterações	JO L 323 de 6.12.2011, p. 33.	L3e, L4e e L5e
37	Lâmpadas de incandescência	Suplemento 42 à série 03 de alterações	JO L 213 de 18.7.2014, p. 36.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

Regulamento UNECE n.º	Objeto	Série de alterações	Referência JO	Aplicabilidade
38	Luzes de nevoeiro da retaguarda	Suplemento 15 à série 00 de alterações	JO L 4 de 7.1.2012, p. 20.	L3e, L4e, L5e e L7e
39	Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que se refere ao aparelho indicador de velocidade, incluindo a sua instalação	Suplemento 5 à versão original do regulamento	JO L 120 de 13.5.2010, p. 40.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
43	Vidraças de segurança	Suplemento 2 à série 01 de alterações	JO L 42 de 12.2.2014, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
46	Dispositivos para a visão indireta (espelhos retrovisores)	Suplemento 1 à série 04 de alterações	JO L 237 de 8.8.2014, p. 24.	L2e, L5e, L6e e L7e
50	Componentes para iluminação para veículos da categoria L	Suplemento 16 à série 00 de alterações	JO L 97 de 29.3.2014, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
53	Instalação de dispositivos de iluminação (motociclos)	Suplemento 14 à série 01 de alterações	JO L 166 de 18.6.2013, p. 55.	L3e
56	Faróis para ciclomotores e veículos equiparados	01	JO L 89 de 25.3.2014, p. 1.	L1e, L2e e L6e
57	Faróis para motociclos e veículos equiparados	02	JO L 130 de 1.5.2014, p. 45.	L3e, L4e, L5e e L7e
60	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Suplemento 4 à série 00 de alterações	JO L 297 de 15.10.2014, p. 23.	L1e e L3e
72	Faróis para motociclos e veículos equiparados (HS1)	01	JO L 75 de 14.3.2014, p. 1.	L3e, L4e, L5e e L7e
74	Instalação de dispositivos de iluminação (ciclomotores)	Suplemento 7 à série 00 de alterações	JO L 166 de 18.6.2013, p. 88.	L1e
75	Pneus	Suplemento 13 à série 01 de alterações	JO L 84 de 30.3.2011, p. 46.	L1e, L2e, L3e, L4e e L5e
78	Sistema de travagem, incluindo sistemas de travagem antibloqueio e sistemas de travagem combinada	Corrigenda 2 à série 03 de alterações	JO L 24 de 30.1.2015, p. 30.	L1e, L2e, L3e, L4e e L5e
81	Espelhos retrovisores	Suplemento 2 à série 00 de alterações	JO L 185 de 13.7.2012, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

Regulamento UNECE n.º	Objeto	Série de alterações	Referência JO	Aplicabilidade
82	Faróis para ciclomotores e veículos equiparados (HS2)	01	JO L 89 de 25.3.2014, p. 92.	L1e, L2e e L6e
87	Luzes de circulação diurna	Suplemento 15 à série 00 de alterações	JO L 4 de 7.1.2012, p. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
90	Conjuntos de guarnição de travões de substituição e guarnições de travões de tambor	02	JO L 185 de 13.7.2012, p. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
98	Faróis com fontes luminosas de descarga num gás	Suplemento 4 à série 01 de alterações	JO L 176 de 14.6.2014, p. 64.	L3e
99	Fontes luminosas de descarga num gás	Suplemento 9 à série 00 de alterações	JO L 285 de 30.9.2014, p. 35.	L3e
112	Faróis com feixes assimétricos	Suplemento 4 à série 01 de alterações	JO L 250 de 22.8.2014, p. 67.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
113	Faróis com feixes simétricos	Suplemento 3 à série 01 de alterações	JO L 176 de 14.6.2014, p. 128.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

Nota explicativa: O facto de um componente constar da lista não torna a sua instalação obrigatória. Em relação a certos componentes, porém, os requisitos para a instalação obrigatória estão enunciados nos demais anexos do presente regulamento.»

(2) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 4.1.4 passa a ter a seguinte redação:

«4.1.4. Caso o SRAEE a bordo possa ser carregado a partir do exterior pelo utilizador, deve ser impossível o movimento do veículo por ação do seu próprio sistema de propulsão enquanto o conector da fonte externa de energia elétrica estiver fisicamente ligado à tomada no veículo. Em relação aos veículos da categoria L1e com uma massa em ordem de marcha ≤ 35 kg, o movimento do veículo por ação do seu próprio sistema de propulsão deve ser suspenso enquanto o conector do carregador de bateria estiver fisicamente ligado à fonte externa de energia elétrica. O cumprimento do presente requisito deve ser demonstrado pela utilização do conector ou carregador de bateria especificados pelo fabricante do veículo. Em caso de cabos de carga permanentemente conectados, considera-se cumprido o requisito acima, sempre que a utilização dos cabos impedir claramente a utilização do veículo (por exemplo, se o cabo estiver sempre dirigido para os comandos do operador, para o selim do condutor, o banco do condutor, o guiador ou o volante, ou se o banco que cobre o espaço de armazenamento do cabo tiver de permanecer na posição aberta).»;

b) O ponto 4.3 passa a ter a seguinte redação:

«4.3 Condução em marcha atrás

Não deve ser possível ativar a função de comando de marcha atrás de forma descontrolada enquanto o veículo estiver em marcha avante, na medida em que essa ativação pode causar uma desaceleração súbita e acentuada ou um bloqueio das rodas. No entanto, é possível ativar a função de comando de marcha atrás do veículo de modo a travá-lo gradualmente.»;

(3) No anexo VII, parte 1, o ponto 1.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.1.1. Todas as vidraças de segurança montadas no veículo devem ser homologadas em conformidade com o Regulamento n.º 43 da UNECE (*).

(*) JO L 42 de 12.2.2014, p. 1.»;

(4) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 1.1.1.1 e 1.1.1.2 passam a ter a seguinte redação:

«1.1.1.1. Deve-se garantir que não são admitidos desvios na forma e na orientação dos símbolos indicados, nomeadamente que qualquer versão personalizada desses símbolos está proibida.

1.1.1.2. São aceites pequenas irregularidades relativas à espessura, à aplicação das marcações e a outras tolerâncias de produção, conforme previsto no n.º 4 da norma ISO 2575:2010/Alt.1:2011 (princípios de conceção).»;

b) O ponto 2.1.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.1.3. Deve-se garantir que não são admitidos desvios na forma e na orientação dos símbolos indicados, nomeadamente que qualquer versão personalizada desses símbolos está proibida.

São aceites pequenas irregularidades relativas à espessura, à aplicação das marcações e a outras tolerâncias de produção, conforme previsto no n.º 4 da norma ISO 2575:2010/Alt.1:2011 (princípios de conceção).»;

(5) O anexo IX é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1.12 passa a ter a seguinte redação:

«1.12 Caso a ligação automática da luz de estrada ou a ativação da luz de circulação diurna esteja associada ao funcionamento de um motor, deve considerar-se, no que diz respeito aos veículos com sistemas de propulsão elétricos ou outros sistemas alternativos e a veículos equipados com um sistema automático de paragem/arranque da unidade de propulsão, que este está associado à ativação do comutador principal de controlo com o veículo em estado normal de funcionamento.»;

b) O ponto 2.3.11.8 passa a ter a seguinte redação:

«2.3.11.8. Outros requisitos:

— na ausência de prescrições para dispositivos de acendimento da luz de marcha atrás que possam ser homologados para veículos da categoria L, a luz de marcha atrás deve ser homologada nos termos do Regulamento n.º 23 da UNECE (*).

(*) JO L 237 de 8.8.2014, p. 1.»;

c) O ponto 2.3.15.8 passa a ter a seguinte redação:

«2.3.15.8. Outros requisitos:

— na ausência de prescrições para dispositivos de acendimento da luz de presença laterais que possam ser homologados para veículos da categoria L, as luzes devem ser homologadas nos termos do Regulamento n.º 91 da UNECE (*).

(*) JO L 4 de 7.1.2012, p. 27.»;

6) O anexo XV é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 1.1 e 1.1.1 passam a ter a seguinte redação:

«1.1. Sem prejuízo das disposições dos pontos 1.1.1 a 1.1.2, todos os pneus montados nos veículos, incluindo o eventual pneu sobresselente, devem ser homologados nos termos do Regulamento n.º 75 da UNECE.

1.1.1. Sempre que um veículo seja concebido para condições de utilização que sejam incompatíveis com as características dos pneus homologados nos termos do Regulamento UNECE n.º 75, tal como aplicáveis na legislação da União aquando do ensaio de homologação do veículo, e seja necessário, por isso, montar pneus com características diferentes, não se aplicam os requisitos do ponto 1.1, desde que estejam reunidas as seguintes condições:

— os pneus são homologados nos termos da Diretiva 92/23/CEE do Conselho (*), do Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (**), ou do Regulamento n.º 106 da UNECE; e

— a entidade homologadora e o serviço técnico consideram que os pneus montados são adequados às condições de funcionamento do veículo. O relatório de ensaio deve indicar claramente a natureza desta isenção e as razões para a aceitação.

(*) Diretiva 92/23/CEE do Conselho, de 31 de março de 1992, relativa aos pneumáticos dos veículos a motor e seus reboques bem como à respetiva instalação nesses veículos (JO L 129 de 14.5.1992, p. 95).

(**) Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).»;

b) É suprimido o ponto 1.2;

c) O ponto 2.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.2. O fabricante do veículo pode restringir a categoria de utilização dos pneus originais e de substituição que podem ser instalados no veículo. Neste caso, as categorias de utilização dos pneus que podem ser montados no veículo devem ser claramente indicadas no manual de instruções do veículo.»;

d) É suprimido o ponto 2.2.1;

e) O ponto 2.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.3. O espaço em que cada roda gira deve ser tal que lhe permita movimentar-se sem restrição quando se utilizam pneus das dimensões e jantes com as larguras máximas admissíveis, tendo em conta as dimensões mínimas e máximas das saliências das rodas se for caso disso, dentro dos condicionalismos mínimos e máximos no que se refere à suspensão e à direção, como declarado pelo fabricante do veículo. Tal deve ser verificado mediante a execução dos controlos com os pneus maiores e mais largos, tendo em conta a dimensão da jante e a largura da secção máxima admissível e o diâmetro exterior do pneu, relacionados com a designação da dimensão dos pneus, como especificada na legislação aplicável. Os controlos devem ser realizados rodando uma representação das dimensões globais admissíveis do pneu, sob a forma de um contorno exterior máximo, e não apenas do próprio pneu, no espaço destinado à roda em questão.»;

f) São inseridos os seguintes pontos 2.3.1, 2.3.2 e 2.4:

«2.3.1. Todos os pneus que podem ser montados no veículo, em conformidade com o ponto 2.2, devem ser tidos em consideração para determinar as dimensões globais admissíveis (ou seja, o contorno máximo) do pneu em causa, tal como aplicáveis na legislação da União aquando do ensaio de homologação do veículo. Para o efeito, devem ser tidas em conta quer as especificações previstas no anexo 5 do Regulamento n.º 75 da UNECE, quer as percentagens autorizadas previstas para as dimensões não incluídas nesse anexo (por exemplo, largura total dos pneus multisserviço (MST) + 25 %, dos pneus para circulação normal e em neve + 10 % no caso do código de diâmetro da jante 13 ou superior e + 8 % no caso do código de diâmetro da jante até 12, inclusive).

2.3.2. Além disso, a expansão dinâmica admissível dos pneus de estrutura diagonal e diagonal/cintada, que são os tipos de pneus homologados nos termos do Regulamento n.º 75 da UNECE, depende da categoria de velocidade e da categoria de utilização dos pneus. Para garantir uma seleção adequada dos pneus de substituição de estrutura diagonal e diagonal/cintada para o utilizador final do veículo, o fabricante do veículo deve ter em conta quer as categorias de utilização autorizadas, quer a categoria de velocidade que é compatível com a velocidade máxima de projeto do veículo, para determinar a tolerância autorizada estabelecida no ponto 4.1 do anexo 9 do Regulamento n.º 75 da UNECE (ou seja, $Alt_{din} = A \times 1,10$ até $Alt_{din} = A \times 1,18$). Podem ser tidas em conta categorias mais rigorosas, à escolha do fabricante do veículo.

2.4. O serviço técnico pode aceitar um procedimento de ensaio alternativo (por exemplo, ensaio virtual) para verificar o cumprimento dos requisitos dos pontos 2.3.^a 2.3.2, desde que o espaço livre entre o contorno exterior máximo do pneu e a estrutura do veículo exceda os 10 mm em todos os pontos.»;

g) O ponto 4.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«4.2.2. Em relação aos veículos normalmente equipados com pneus de tipo corrente e ocasionalmente equipados com pneus de neve, o símbolo de categoria de velocidade do pneu de neve deve corresponder a uma velocidade superior à velocidade máxima de projeto do veículo ou não inferior a 130 km/h (ou ambas). Contudo, se a velocidade máxima de projeto do veículo for superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus de neve montados, deve ser apostado, dentro do veículo e em posição de destaque, ou, se o veículo não for fechado, tão próximo quanto possível do grupo de instrumentos, um rótulo de aviso da velocidade máxima que indique o valor mais baixo da capacidade máxima de velocidade dos pneus de neve montados ou a velocidade recomendada para o veículo pelo fabricante (consoante a que for menor).»;

(7) O anexo XVI é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.1. Todos os caracteres da placa devem ser feitos de material retrorrefletor de tipo homologado como classe D, E ou D/E em conformidade com o Regulamento UNECE n.º 104 (*).

(*) JO L 75 de 14.3.2014, p. 29.»;

b) O ponto 3.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.3.1. A chapa deve estar perpendicular ($\pm 5^\circ$), ao plano longitudinal do veículo.»;

c) No ponto 3.6.1, o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— os dois planos verticais que passam pelos dois bordos laterais da placa e que formam um ângulo de 30° medido para fora à esquerda e à direita da placa em relação ao plano longitudinal, paralelo ao plano longitudinal médio do veículo, passando pelo centro da chapa.»;

d) No ponto 3.6.2, o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— os dois planos verticais que passam pelos dois bordos laterais da placa e que formam um ângulo de 30° medido para fora à esquerda e à direita da placa em relação ao plano longitudinal, paralelo ao plano longitudinal médio do veículo, passando pelo centro da chapa.»;

(8) O anexo XVII é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte ponto 1.1.6.3.1:

«1.1.6.3.1. No entanto, caso o nível do painel de instrumentos se encontre abaixo do nível do plano horizontal que coincide com o ponto R do lugar sentado do condutor, será usado um aparelho de ensaio em forma de joelho acima da delimitação horizontal superior da zona interior 2 para avaliar os

rebordos percutíveis do painel de instrumentos, bem como quaisquer elementos montados diretamente sobre o mesmo, situados abaixo do nível do painel de instrumentos. O serviço técnico deve indicar claramente no relatório de ensaio quais as partes do interior que são consideradas integrantes do painel de instrumentos e respetivos elementos, de comum acordo com a entidade homologadora. O comando de direção não será tido em conta para determinar o nível do painel de instrumentos.»;

b) É aditado o seguinte ponto 2.1.8:

«2.1.8. Os rebordos percutíveis dos espelhos retrovisores interiores (classe I) homologados são considerados conformes com os requisitos do presente anexo.»;

c) O ponto 2.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.2.1. Nesta zona, bem como na abrangida pelo ponto 1.1.6.3.1, será deslocado um aparelho de ensaio em forma de joelho, na horizontal e para a frente a partir de qualquer ponto de partida, ao passo que a orientação do eixo X do dispositivo pode variar dentro dos limites especificados. Todos os rebordos percutíveis, à exceção dos mencionados a seguir, devem ser arredondados, com um raio de curvatura mínimo de 3,2 mm. Os contactos com a face traseira do dispositivo não serão considerados.»;

d) São aditados os seguintes pontos 2.4, 2.4.1 e 2.4.2:

«2.4. Zonas interiores 1, 2 e 3

2.4.1. Os raios dos rebordos percutíveis que não possam ser determinados com precisão mediante a utilização de instrumentos de medição convencionais (por exemplo, calibrador de raios) devido a cantos oblíquos, saliências limitadas, linhas características ou de estilo, estrias e mossas, bem como à granulação da superfície, são considerados conformes com os requisitos, desde que esses rebordos sejam pelo menos arredondados.

2.4.2. O fabricante do veículo pode, em alternativa, optar por aplicar na íntegra todos os requisitos pertinentes do Regulamento UNECE n.º 21 (*), prescritos para os veículos da categoria M1, abrangendo todo o interior e não apenas partes do mesmo.

(*) JO L 188 de 16.7.2008, p. 32.»;

9) O anexo XVIII é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1.1.2.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.1.2.1.1. A regulação das propriedades da ignição, incluindo o avanço e/ou a presença, a fim de limitar a velocidade máxima de projeto do veículo e/ou a potência máxima, deve ser permitida unicamente para as (sub)categorias L3e-A2 (apenas se a potência útil máxima for ≥ 20 kW), L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB e L7eC. Também pode ser permitida para outras (sub)categorias, desde que o conceito de regulação não afete negativamente a emissão de poluentes gasosos, as emissões de CO₂ e o consumo de combustível à velocidade máxima de projeto do veículo e/ou com a potência máxima, que o serviço técnico deverá verificar.»;

b) O ponto 1.1.2.5 passa a ter a seguinte redação:

«1.1.2.5. Pelo menos dois dos métodos de limitação da velocidade empregues, tal como referido nos pontos 1.1.2.1 a 1.1.2.4, devem funcionar de modo independente um do outro, ser de natureza diferente e ter filosofias de conceção diferentes, embora possam ser compostos por elementos similares (por exemplo, assentarem ambos os métodos na noção de velocidade de rotação como um critério, mas um com medição dentro de um motor e o outro na transmissão da unidade de tração). Se um dos métodos não funcionar como previsto (por exemplo, devido a intervenção abusiva), tal não deve prejudicar a função de limitação de outros métodos. Neste caso, a potência e/ou velocidade máxima do veículo que pode ser atingida pode ser mais baixa do que em condições normais. Sem

prejuízo da conformidade da tolerância de produção estabelecida no ponto 4.1.4 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 44/2014, a potência e/ou velocidade máxima do veículo não pode ser superior à demonstrada aquando da homologação, se um dos dois métodos de limitação redundantes for eliminado.»;

c) São inseridos os seguintes pontos 1.1.2.6 a 1.1.2.9:

- «1.1.2.6. O fabricante do veículo deve poder recorrer a outros métodos de limitação que não os enumerados nos pontos 1.1.2.1 a 1.1.2.4, se puder provar ao serviço técnico e a contento da entidade homologadora que os métodos de limitação alternativos cumprem os princípios de redundância estabelecidos no ponto 1.1.2.5 e desde que, pelo menos, um dos parâmetros enumerados nos pontos 1.1.2.1, 1.1.2.2 ou 1.1.2.3. (por exemplo limitação da massa de combustível, da massa de ar, da ignição e da rotação da tração) seja aplicado num dos métodos de limitação.
- 1.1.2.7. O fabricante deve ser autorizado a combinar dois ou mais dos métodos de limitação individuais referidos nos pontos 1.1.2.1 a 1.1.2.4, como parte de uma estratégia de limitação. Essa combinação de métodos de limitação deve ser considerada como um método de limitação único na aceção do ponto 1.1.2.5.
- 1.1.2.8. Os métodos de limitação individuais ou as combinações de métodos de limitação referidos nos pontos 1.1.2.1 a 1.1.2.4 podem ser aplicados mais do que uma vez, desde que as suas múltiplas utilizações operem independentemente umas das outras, como exige o ponto 1.1.2.5, de modo a que, se um dos métodos não funcionar como previsto (por exemplo, devido a intervenção abusiva), isso não prejudique o funcionamento, noutra aplicação, do mesmo método ou combinação de métodos de limitação.
- 1.1.2.9. Uma estratégia de limitação que em caso de insucesso (por exemplo, devido a intervenção abusiva) inclua a ativação de um modo de funcionamento especial (por exemplo, «modo degradado») com uma velocidade máxima do veículo substancialmente reduzida e/ou uma potência máxima inadequada para o seu funcionamento normal, ou que acione um dispositivo de bloqueamento da ignição que impeça o motor de funcionar enquanto a avaria persistir, deve ser considerada como um método de limitação.»;

d) O ponto 1.1.4 passa a ter a seguinte redação:

- «1.1.4. É proibida a disponibilidade e o uso de qualquer meio que permita ao operador do veículo, direta ou indiretamente, regular, configurar, selecionar ou alterar o máximo desempenho da unidade de propulsão determinado com base nas informações apresentadas em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 2.8, pontos 1.8.2 a 1.8.9, do Regulamento (UE) n.º 901/2014 (por exemplo, interruptor de alto desempenho, transponder especial de identificação codificada na chave de ignição, dispositivo físico ou eletrónico de conexão, opção selecionável a partir de um menu eletrónico, função programável de uma unidade de comando), que levem a uma ultrapassagem dos limites.»;

e) O ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

- «2.1. O fabricante do veículo deve demonstrar o cumprimento dos requisitos específicos enunciados nos pontos 1.1 a 1.1.2.9, provando que dois ou mais dos métodos empregues, integrando dispositivos e/ou funções específicos no sistema de propulsão do veículo, asseguram a saída máxima contínua ou potência líquida e/ou limitação, de projeto, da velocidade máxima do veículo prescritas, e que cada um desses métodos cumpre essa exigência de maneira totalmente independente.»;

(10) O anexo XIX é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1.1.1 passa a ter a seguinte redação:

- «1.1.1. Os veículos das categorias L1e-A e velocípedes concebidos para se pedalar da categoria de veículos L1e-B devem ser concebidos por forma a cumprir todas as prescrições em matéria de requisitos e métodos de ensaio previstos para o conjunto guiador-haste, o espigão do selim, os garfos e os quadros, contempladas na norma ISO 4210:2014, independentemente de qualquer desfasamento do âmbito existente nessa norma técnica. O valor mínimo das forças de ensaio exigidas deve estar em conformidade com o quadro 19-1, no ponto 1.1.1.1.»;

b) É aditado o seguinte ponto 1.1.1.1:

«1.1.1.1.

Quadro 19-1

As forças de ensaio e mínimas ou o número de ciclos de ensaio para os veículos das categorias L1e-A e os velocípedes concebidos para se pedalar da categoria de veículos L1e-B

Objeto	Nome do ensaio	Referência do ensaio que deve ser utilizado	Valor mínimo da força de ensaio exigida ou número mínimo de ciclos de ensaio
Guiador e haste	Ensaio de flexão lateral (ensaio estático)	ISO 4210-5:2014, método de ensaio 4.3	800 N (= Força, F ₂)
	Ensaio de fadiga (Fase 1 — Carga fora de fase)	ISO 4210-5:2014, método de ensaio 4.9	270 N (= Força, F ₆)
	Ensaio de fadiga (Fase 2 — Carga programada)	ISO 4210-5:2014, método de ensaio 4.9	2014, 4.9 370 N (= Força, F ₇)
Quadro	Ensaio de fadiga com forças de pedalar	ISO 4210-6:2014, método de ensaio 4.3	1 000 N (= Força, F ₁)
	Ensaio de fadiga com forças horizontais	ISO 4210-6:2014, método de ensaio 4.4	C1 = 100 000 (= número de ciclos de ensaio)
	Ensaio de fadiga com uma força vertical	ISO 4210-6:2014, método de ensaio 4.5	1 100 N (= Força, F ₄)
Garfo frontal	Ensaio de flexão estático	ISO 4210-6:2014, método de ensaio 5.3	1 500 N (= Força, F ₃)
Espigão do selim	Fase 1, ensaio de fadiga	ISO 4210-9:2014, método de ensaio 4.5.2	1 100 N (= Força, F ₃)
	Fase 2, ensaio de resistência estático	ISO 4210-9:2014, método de ensaio 4.5.3	2 000 N (= Força, F ₄);

c) No ponto 1.2, o termo «propulsão» é substituído por «tração».

ANEXO II

Alterações ao Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014

Os anexos do Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 são alterados do seguinte modo:

- (1) O anexo I é substituído pelo seguinte:

«ANEXO I

Lista dos regulamentos UNECE aplicáveis a título obrigatório

Regulamento UNECE n.º	Objeto	Série de alterações	Referência JO	Aplicabilidade
10	Compatibilidade eletromagnética (CEM)	Suplemento 1 à série 04 de alterações	JO L 254 de 20.9.2012, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
62	Proteção contra a utilização não autorizada	Suplemento 2 à série 00 de alterações	JO L 89 de 27.3.2013, p. 37.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

Nota explicativa: O facto de um componente estar incluído nesta lista não torna a sua instalação obrigatória. Para certos componentes, no entanto, os requisitos para a sua instalação obrigatória estão estabelecidos noutros anexos do presente regulamento.»;

- (2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

- a) No ponto 2.3.1.1, a expressão «conjunto cilindro/êmbolo» é substituída por «cilindro, êmbolo»;
- b) No ponto 2.3.1.2, a expressão «conjunto cilindro/êmbolo» é substituída por «cilindro, êmbolo»;
- c) O ponto 3.2.1.3 passa a ter a seguinte redação:
- «3.2.1.3. Deve ser aposta nos tubos uma marcação legível com a indicação da (sub)categoria do veículo, tal como definida nos artigos 2.º e 4.º, bem como no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013.»;
- d) É aditado o seguinte ponto 3.2.2.5:
- «3.2.2.5. Para os motores a dois tempos, a espessura máxima da junta entre a base do cilindro e o cárter, caso exista, não pode exceder 0,5 mm após a montagem.»;
- e) São aditados os seguintes pontos 3.3, 3.3.1 e 3.3.2:
- «3.3. Transmissão continuamente variável (CVT)
- 3.3.1. A cobertura da transmissão CVT, se existir, deve ser fixada por meio de 2 pernos de corte, no mínimo, ou ser desmontada apenas com ferramentas especiais.
- 3.3.2. O mecanismo da transmissão CVT destinado a limitar a relação de transmissão pela limitação da distância efetiva entre dois discos deve ser plenamente integrado num ou em ambos os discos, de tal forma que seja impossível modificar a distância efetiva para além de um limite que resultasse num aumento da velocidade máxima do veículo superior a 10 % desta velocidade máxima admissível do veículo sem destruir o sistema do disco. Se o fabricante utilizar anéis de afastamento intermutáveis na transmissão CVT para regular a velocidade máxima do veículo, a remoção completa destes anéis não deve aumentar a velocidade máxima do veículo em mais de 10 %.»;

- f) Os pontos 3.5, 3.5.1 e 3.5.2 são suprimidos;
- g) Os pontos 4 a 4.2.3 passam a ter a seguinte redação:

«4. **Requisitos específicos adicionais para as (sub)categorias L3e-A1 e L4e-A1**

- 4.1 As subcategorias de veículos L3e-A1 e L4e-A1 devem cumprir os requisitos dos pontos 4.2 a 4.2.3, ou dos pontos 4.3, 4.3.1 e 4.3.2, ou ainda dos pontos 4.4, 4.4.1 e 4.4.2, e com os dos pontos 4.5, 4.6 e 4.7. Além disso, devem cumprir os requisitos dos pontos 3.2.2.1, 3.2.2.3, 3.2.2.4, 3.2.2.5, 3.2.3.1 e 3.2.3.3.
- 4.2. A conduta de admissão deve ser dotada de uma manga inamovível. Se a manga estiver situada no tubo de admissão, este deve ser fixado ao bloco do motor por meio de pernos de corte ou de pernos desmontáveis apenas com ferramentas especiais.
 - 4.2.1. A manga deve ter uma dureza mínima de 60 HRC. Ao nível da secção restringida, não deve exceder 4 mm de espessura.
 - 4.2.2. Qualquer intervenção sobre a manga que tenha por objetivo a sua desmontagem ou modificação deve resultar na sua destruição e na da peça que a suporta, ou numa disfunção total e permanente do motor até à sua reposição em estado conforme.
 - 4.2.3. Uma marcação com a indicação da (sub)categoria do veículo, tal como definida nos artigos 2.º e 4.º, bem como no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013, deve ser legível na superfície da manga ou não longe desta.»;
- h) São suprimidos os pontos 4.2.4 a 4.2.12;
- i) São aditados os seguintes pontos 4.3 a 4.7:
 - «4.3. Cada tubo de admissão deve ser fixado com pernos de corte ou com pernos desmontáveis apenas com ferramentas especiais. No interior dos tubos deve estar localizada uma secção restringida, indicada no exterior; nesse local, a parede deve ter uma espessura inferior a 4 mm, ou 5 mm se for composta de uma matéria flexível como a borracha.
 - 4.3.1. Qualquer intervenção sobre os tubos com o objetivo de modificar a secção restringida deve resultar na respetiva destruição ou numa disfunção total e permanente do motor até à sua reposição em estado conforme.
 - 4.3.2. Deve ser aposta nos tubos uma marcação legível com a indicação da (sub)categoria do veículo, tal como definida nos artigos 2.º e 4.º, bem como no anexo I, do Regulamento (UE) n.º 168/2013.
 - 4.4. A parte da conduta de admissão situada na cabeça do cilindro deve ter uma secção restringida. Não deve haver nenhuma secção mais reduzida (exceto a secção das sedes de válvulas) ao longo de toda a passagem de admissão.
 - 4.4.1. Qualquer intervenção sobre a conduta que tenha por objetivo modificar a secção restringida deve resultar na respetiva destruição ou numa disfunção total e permanente do motor até à sua reposição em estado conforme.
 - 4.4.2. A cabeça do cilindro deve ostentar uma marcação legível com a indicação da categoria do veículo tal como definida nos artigos 2.º e 4.º, bem como no anexo I, do Regulamento (UE) n.º 168/2013.
 - 4.5. O diâmetro das secções restringidas referidas no ponto 4.2 pode variar segundo a (sub)categoria do veículo em causa.
 - 4.6. O fabricante deve indicar o(s) diâmetro(s) da(s) secção(ões) restringida(s) e provar à entidade homologadora e ao serviço técnico que essa secção restringida é a mais crítica para a passagem dos gases e que não existe nenhuma outra secção que, sendo modificada, possa aumentar o desempenho da unidade de propulsão.
 - 4.7. Após a montagem, a espessura máxima da junta da cabeça do cilindro não deve exceder 1,6 mm.»;

j) O ponto 5.1 passa a ter a seguinte redação:

«5.1 Qualquer variante ou versão do mesmo modelo de veículo da subcategoria L3e-A2 ou da subcategoria L4e-A2, que cumpra os requisitos aplicáveis à conversão estabelecidos no ponto 4 do anexo III, não será derivada de um modelo, variante ou versão dos veículos das subcategorias L3e-A3 ou L4e-A3 com uma potência útil máxima e/ou potência nominal máxima contínua superior a duas vezes os valores definidos na classificação das subcategorias L3e-A2 ou L4e-A2 no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013 (por exemplo, 70 kW para 35 kW ou menos, 50 kW para 35 kW ou menos).»;

k) É aditado o seguinte ponto 5.2.2:

«5.2.2. Sistema de alimentação e débito de combustível»;

l) Os pontos 5.2.3 a 5.2.6 passam a ter a seguinte redação:

«5.2.3. Sistema de admissão de ar, incluindo filtro(s) de ar (modificação ou remoção);

5.2.4. A unidade de tração;

5.2.5. A(s) unidade(s) de controlo que comanda(m) o desempenho da unidade de propulsão do grupo motopropulsor;

5.2.6. Remoção de qualquer componente (mecânico, elétrico, estrutural, etc.) que limite a plena carga do motor conduzindo a qualquer modificação do desempenho da unidade de propulsão homologado em conformidade com o anexo II (A) do Regulamento (UE) n.º 168/2013.»;

m) É suprimido o ponto 5.2.7;

n) São aditados os seguintes pontos 6 a 6.5.2:

«6. **Requisitos adicionais para as (sub)categorias L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 e L6e**

6.1. Os equipamentos, peças e componentes a seguir enumerados devem ser marcados de modo durável e indelével com o número ou números de código e símbolos de origem atribuídos para a respetiva identificação pelo fabricante do veículo ou pelo fabricante dessas peças (de substituição), equipamentos ou componentes. Essa marcação pode ser feita sob a forma de uma etiqueta, desde que esta permaneça legível em utilização normal e não se possa destacar sem ser destruída.

6.2. A marcação referida no ponto 6.1 deve, em princípio, ser visível sem desmontagem da peça em questão ou de outras peças do veículo. Caso a carroçaria ou outras peças do veículo impeçam a observação de uma marcação, o fabricante do veículo deve fornecer às autoridades competentes as indicações necessárias para a abertura ou a desmontagem das peças em causa e a localização da marcação.

6.3. As letras, algarismos ou símbolos utilizados devem ter pelo menos 2,5 mm de altura e ser facilmente legíveis.

6.4. Os equipamentos, peças e componentes referidos no ponto 6.1 são os seguintes, para todas as (sub) categorias:

6.4.1. Quaisquer dispositivos elétricos/eletrónicos utilizados para efeitos de gestão do motor de combustão ou do motor de propulsão elétrica (módulo de ignição UCE, injetores de ignição, temperatura do ar de admissão, etc.),

6.4.2. Carburador ou dispositivo equivalente,

6.4.3. Catalisador(es) (unicamente quando não integrado(s) no silencioso),

6.4.4. Cáster,

6.4.5. Cilindro,

6.4.6. Cabeça do cilindro,

- 6.4.7. Tubo ou tubos de escape (se separados do silencioso).
 - 6.4.8. Tubo de admissão (se não for realizado numa só peça com o carburador, o cilindro ou o cárter),
 - 6.4.9. Silencioso de admissão (filtro de ar),
 - 6.4.10. Secção restringida (manga ou outra),
 - 6.4.11. Dispositivo de redução do ruído (silencioso(s)),
 - 6.4.12. Órgão movido da transmissão (carreto ou polia da retaguarda),
 - 6.4.13. Órgão motor da transmissão (carreto ou polia da frente).
- 6.5. Além disso, para as categorias L1e, L2e e L6e, os seguintes equipamentos, peças e componentes devem ser marcados em conformidade com o ponto 6.1.:
- 6.5.1. Transmissão CVT,
 - 6.5.2. Regulador da transmissão.»;

(3) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 4.2.5, 4.2.6 e 4.2.7 passam a ter a seguinte redação:

- «4.2.5. Todos os outros requisitos de homologação que não os enumerados nos pontos 4.2.2, 4.2.3 e 4.2.4 e que são estabelecidos no anexo II do Regulamento (UE) n.º 168/2013 devem ser considerados comuns e iguais entre as configurações de motociclos (L3e/L4e)-A2 e (L3e/L4e)-A3 e, por conseguinte, apenas podem ser ensaiados e indicados uma vez para ambas as configurações de desempenho. Além disso, os relatórios de ensaio relativos aos sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos do veículo que cumpram os mesmos requisitos de homologação em ambas as configurações, devem ser aceites para efeitos de homologação de qualquer destas configurações.;
- 4.2.6. Deve ser emitida uma homologação de veículo completo (WVTA) para a configuração da categoria de motociclo (L3e/L4e)-A2 que tenha um único número de homologação.
- 4.2.7. Deve ser emitida uma WVTA para a configuração da categoria de motociclo (L3e/L4e)-A3 que tenha um único número de homologação. Ambos os números de homologação referidos no ponto 4.2.6 e no presente ponto devem ser apostos na chapa regulamentar, em conformidade com o artigo 39.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e com o anexo V do Regulamento (UE) n.º 901/2014. A fim de facilitar a conversão da subcategoria (L3e/L4e)-A2 na configuração de motociclos (L3e/L4e)-A3 e vice-versa, deve anexar-se ao dossiê de fabrico um modelo para a declaração do fabricante do veículo correspondente, em conformidade com o apêndice 24 da parte B do anexo I do Regulamento (UE) n.º 901/2014. Além disso, o fabricante do veículo deve inserir as entradas específicas para as configurações L3e-A2 e L3e-A3 no certificado de conformidade, em conformidade com o modelo constante do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 901/2014.»;

b) Os pontos 4.2.10 e 4.2.11 passam a ter a seguinte redação:

- «4.2.10. O certificado de conformidade (CdC) deve ser preenchido em conformidade com os requisitos estabelecidos no ponto 1.7 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 901/2014.
- 4.2.11. Apenas um número de identificação do veículo (NIV) da configuração de motociclo (L3e/L4e)-A2 e A3 deve ser atribuído aos motociclos que podem ser convertidos das subcategorias (L3e/L4e)-A2 para (L3e/L4e)-A3 ou vice-versa. A placa regulamentar instalada no veículo deve incluir esse NIV e deve ostentar uma indicação clara dos níveis de ruído do motociclo imobilizado em ambas as configurações, bem como a potência útil máxima ou a potência nominal máxima contínua na configuração (L3e/L4e)-A2.»;

c) É suprimido o ponto 4.4.2;

- d) No ponto 6.1, a linha relativa ao requisito referido na secção (A2) do anexo II do Regulamento (UE) n.º 168/2013 passa a ter a seguinte redação:

«Secção (A2) do anexo II	Autoensaio	Procedimentos de ensaio à velocidade máxima de projeto do veículo	Apenas para as subcategorias L3e, L4e e L5e e não inclui quaisquer outros testes de desempenho da unidade de propulsão.»;
--------------------------	------------	---	---

(4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

- a) No ponto 4.1.1.3.1, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- b) No ponto 4.1.1.3.1.1, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- c) O ponto 4.1.1.3.1.1.1.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«Se for aplicável o método de durabilidade estabelecido no artigo 23.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 168/2013, os fatores de deterioração devem ser calculados a partir dos resultados do ensaio de emissões do tipo I até à quilometragem total referida no anexo VII (A) do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e em conformidade com o método de cálculo linear referido no ponto 4.1.1.3.1.1.1.1.2 resultando em valor de declive e da ordenada de origem por elemento constituinte das emissões. Os resultados das emissões poluentes da CdP devem ser calculados com a fórmula:

Equação 4-1:

$$\text{se } x \leq b \text{ então } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{se } x > b \text{ então } y = x$$

sendo:

- a = valor de declive determinado segundo o ensaio do tipo V em conformidade com o anexo V (A) do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- b = valor da ordenada de origem determinado segundo o ensaio do tipo V em conformidade com o anexo V (A) do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- x = resultado do teste das emissões poluentes (HC, CO, NO_x, NMHC e PM, se aplicável) por elemento constituinte das emissões de um veículo rodado (máximo acumulado de 100 km depois de ter arrancado pela primeira vez na cadeia de produção) em mg/km.
- y = resultado de emissões da CdP por elemento constituinte das emissões de poluentes em mg/km. Os resultados médios da CdP devem ser mais baixos do que os limites das emissões poluentes estabelecidos no anexo VI (A) do Regulamento (UE) n.º 168/2013.»;
- d) No ponto 4.1.1.3.1.1.1.3, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- e) No ponto 4.1.1.3.1.1.2.2, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- f) No ponto 4.1.1.3.1.1.2.3, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- g) No ponto 4.1.1.3.2.1, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- h) No ponto 4.1.1.3.2.3, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;

- i) No ponto 4.1.1.3.2.4, «Equação 4-2:» é substituída por «Equação 4-3:»;
 - j) No ponto 4.1.1.3.3.1, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
 - k) No ponto 4.1.1.3.3.3, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
 - l) No ponto 4.1.1.3.2.4, a expressão «Equações 4-3:» é substituída por «Equações 4-4:»;
 - m) No ponto 4.1.1.3.2.4, a expressão «Equações 4-4:» é substituída por «Equações 4-5:»;
 - n) No ponto 4.1.1.4, nos segundo, terceiro e quinto parágrafos, a expressão «emissões de escape e de CO₂» é substituída por «emissões poluentes de escape e de CO₂»;
- (5) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:

- a) São aditados os seguintes pontos 1.1.1, 1.1.1.1 e 1.1.1.2:

«1.1.1. Os veículos das categorias L1e, L3e e L4e devem cumprir os seguintes requisitos gerais:

1.1.1.1. Os veículos não devem apresentar nenhuma parte pontiaguda, cortante ou saliente dirigida para o exterior com forma, dimensão, orientação ou dureza tais que possam aumentar o risco ou gravidade das lesões corporais sofridas por uma pessoa atingida ou roçada pelo veículo em caso de acidente. Os veículos devem ser concebidos de modo a que as partes e os bordos com os quais os utentes vulneráveis da estrada, tais como os peões, possam entrar em contacto em caso de acidente estejam em conformidade com os requisitos referidos nos pontos 1 a 1.3.8.

1.1.1.2. Quaisquer saliências ou bordos contactáveis que sejam feitos ou revestidos de material como borracha ou plástico macios com dureza inferior a 60 Shore (A) são considerados conformes com os requisitos estabelecidos nos pontos 1.3 a 1.3.8. A medição da dureza deve ser efetuada com o material instalado no veículo a que se destina.»;

- b) Os pontos 1.1.2 a 1.1.3.2 passam a ter a seguinte redação:

«1.1.2. Disposições específicas para os veículos das categorias L1e, L3e e L4e

1.1.2.1. Os veículos devem ser avaliados em conformidade com as disposições dos pontos 1.2 a 1.2.4.1.

1.1.2.2. No caso dos veículos equipados com uma forma de estrutura ou painéis destinados a incluir parcial ou totalmente o condutor, os passageiros ou a bagagem ou para cobrir certos componentes dos veículos, o fabricante do veículo pode, em alternativa, optar por aplicar os requisitos relevantes do Regulamento UNECE n.º 26 (*), conforme previsto no caso dos veículos da categoria M1, abrangendo quer saliências exteriores específicas quer a totalidade da superfície exterior do veículo. Em tais casos, deve dar-se especial atenção aos raios exigidos, ao passo que o valor da saliência dos manípulos, dobradiças, botões de pressão e antenas não necessita de verificação.

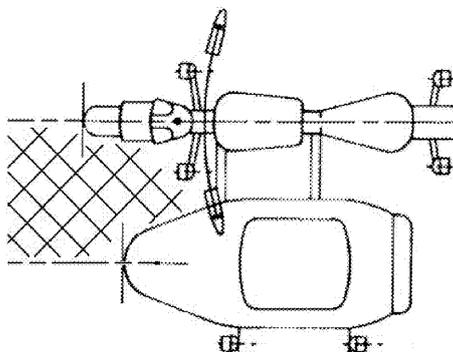
As saliências exteriores relevantes avaliadas em conformidade com a presente disposição devem ser claramente identificadas na ficha de informações e qualquer superfície exterior restante deve cumprir os requisitos dos pontos 1 a 1.3.8.

(*) JO L 215 de 14.8.2010, p. 27.

1.1.3. Disposições específicas para os veículos da categoria L4e

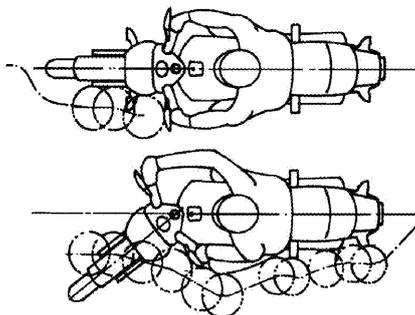
1.1.3.1. Quando o carro lateral está ligado ao motociclo, quer a título permanente quer de modo destacável, o espaço entre o carro lateral e o motociclo está isento de avaliação (ver figura 8-1).

Figura 8-1

Vista de cima de motociclo com carro lateral da categoria L4e

- 1.1.3.2. Se o carro lateral puder ser destacado do motociclo para que este possa ser usado sem o carro, o motociclo deve cumprir todos os requisitos aplicáveis aos motociclos sem carro lateral enunciados nos pontos 1 a 1.3.8.»;
- c) São suprimidos os pontos 1.1.4 a 1.1.4.2;
- d) Os pontos 1.2.3 a 1.2.3.2 passam a ter a seguinte redação:
- «1.2.3. Deve fazer-se deslocar o dispositivo de ensaio da frente para a retaguarda do veículo, com um movimento suave, de ambos os lados. Se o dispositivo de ensaio entrar em contacto com o comando de direção ou com quaisquer partes montadas no mesmo, este deve ser rodado para fora em posição de bloqueamento total, prosseguindo o ensaio durante e após esta ação. O dispositivo de ensaio deve manter-se em contacto com o veículo ou com o condutor durante o ensaio (ver figura 8-2).

Figura 8-2

Zonas de movimento do dispositivo de ensaio

- 1.2.3.1. A frente do veículo deve ser o primeiro ponto de contacto e o dispositivo de ensaio deve mover-se lateralmente no sentido exterior, seguindo o contorno do veículo e do condutor, se aplicável. O dispositivo de ensaio deve também ser autorizado a mover-se para dentro a uma cadência não superior à cadência do movimento para a retaguarda (ou seja, a um ângulo de 45° em relação ao plano longitudinal médio do veículo).
- 1.2.3.2. As mãos e os pés do condutor devem ser afastados pelo dispositivo de ensaio caso este entre em contacto direto com os mesmos e quaisquer suportes relevantes (por exemplo, apoios dos pés) devem ser autorizados a rodar, dobrar, inclinar-se ou fletir livremente em resultado do contacto com o dispositivo de ensaio e avaliados em todas as posições intermédias resultantes.»;

e) O ponto 1.3.3.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.3.3.2. Se for aplicado um raio ao bordo superior, não deve ser superior a 0,70 vezes a espessura do para-brisas ou da carenagem medida no bordo superior.»;

f) O ponto 1.3.5.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.3.5.2. O raio aplicado ao bordo dianteiro do guarda-lamas da frente não deve ser superior a 0,70 vezes a espessura do guarda-lamas medida no bordo dianteiro (por exemplo, caso exista um rebordo arredondado na aresta da chapa metálica, considera-se que o diâmetro do rebordo constitui a espessura relevante).»;

g) No ponto 2.1.2.1.1, é aditado o segundo parágrafo seguinte:

«Em conformidade com o primeiro parágrafo, partes do tipo de veículo em causa podem ser avaliadas com o dispositivo de ensaio de saliências exteriores (ver apêndice 1), sendo os restantes elementos avaliados com a esfera de 100 mm de diâmetro (ver o Regulamento UNECE n.º 26). Em tais casos, deve prestar-se especial atenção aos raios exigidos, ao passo que o valor da saliência dos manípulos, dobradiças, botões de pressão e antenas não necessita de verificação.»;

(6) O anexo IX é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.2.1. O reservatório deve ser submetido a um ensaio de pressão hidráulica interna, que será realizado numa unidade independente e completa, com todos os acessórios. Deve ser cheio totalmente com um líquido não inflamável de densidade e viscosidade próximas das do combustível normalmente utilizado, ou com água. Depois de cortar todas as comunicações com o exterior, a pressão deve ser gradualmente aumentada, através da conduta de ligação através da qual o combustível alimenta o motor, até à pressão interna especificada no ponto 1.2.9, sendo esta pressão mantida durante, pelo menos, 60 segundos.»;

b) O ponto 3.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.1. O ensaio de permeabilidade efetuado no âmbito dos ensaios do tipo IV referidos no anexo V (A) do Regulamento (UE) n.º 168/2013, sem ter de considerar quaisquer medições de difusão para efeitos de realização do ensaio em conformidade com o presente anexo, deve incluir um número suficiente de reservatórios para proceder ao ensaio em conformidade com os pontos 3.3 a 3.7.5.1. A duração total do procedimento de pré-condicionamento deve ser composta por um período de pré-armazenagem de pelo menos quatro semanas, seguido de um período de armazenagem estabilizada de oito semanas.»;

c) O ponto 3.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.3.1. O reservatório de combustível é cheio até à sua capacidade total com uma mistura a 50 % de água e 50 % de etilenoglicol ou com qualquer outro fluido de arrefecimento que não deteriore o material do reservatório de combustível e cujo ponto crioscópico seja inferior a $243 \pm 2\text{K}$ ($-30 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$).

A temperatura das substâncias contidas no reservatório de combustível durante o ensaio deve ser de $253 \pm 2\text{K}$ ($-20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$). O arrefecimento deve ser efetuado a uma temperatura ambiente correspondente. O reservatório de combustível pode igualmente ser cheio com um líquido suficientemente arrefecido, desde que seja deixado à temperatura de ensaio durante pelo menos uma hora.

Para o ensaio deve ser utilizado um pêndulo. A massa de impacto deve ter a forma de pirâmide triangular equilátera com um raio de curvatura de 3,0 mm nas arestas e no vértice. A massa do pêndulo em movimento livre deve ter uma massa de $15\text{ kg} \pm 0,5\text{ kg}$ e a energia transmitida pelo pêndulo não deve ser inferior a 30,0 J em cada impacto no reservatório de combustível.

O serviço técnico pode selecionar qualquer número de pontos a ensaiar no reservatório de combustível, devendo esses pontos corresponder a localizações consideradas de risco em resultado da montagem do reservatório de combustível e da sua posição no veículo. Os anteparos não metálicos não serão tidos em conta e as seções ou tubagem do quadro podem ser tomadas em consideração para a avaliação do risco.

Pode ser utilizado mais do que um reservatório de combustível para a conclusão da série de todos os impactos, desde que todos os reservatórios de combustível a utilizar tenham sido submetidos ao ensaio de permeabilidade.

Não pode ocorrer qualquer fuga de líquido após um choque isolado em nenhum dos pontos testados.»;

d) O ponto 3.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.4.1. O reservatório de combustível é cheio com água até à sua capacidade nominal total, sendo utilizada água como líquido de ensaio a $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ °C}$). O reservatório deve então ser submetido a uma pressão interna igual ao dobro da pressão de serviço relativa (pressão de projeto) ou a uma sobrepressão de 30 kPa, consoante a que for mais elevada. O reservatório deve permanecer fechado e pressurizado durante um período não inferior a cinco horas, a uma temperatura ambiente de $326 \pm 2\text{ K}$ ($53 \pm 2\text{ °C}$).

O reservatório de combustível não deve apresentar sinais de fugas e qualquer deformação temporária ou permanente que possa surgir não pode torná-lo inutilizável. Para avaliar a deformação do reservatório devem ser tidas em conta as condições particulares de montagem.»;

e) O ponto 3.5.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.5.1. Devem ser retirados seis provetes para o ensaio de tração, com aproximadamente a mesma espessura, das faces planas ou quase planas do reservatório de combustível totalmente novo. A respetiva resistência à tração e limites de elasticidade devem ser determinados a $296 \pm 2\text{K}$ ($23 \pm 2\text{ °C}$) com uma velocidade de tração de 50 mm/min. Os valores obtidos devem ser comparados com os valores de resistência à tração e de elasticidade obtidos em ensaios análogos realizados num reservatório de combustível sujeito ao ensaio de permeabilidade. O material deve ser considerado aceitável se a resistência à tração não diferir mais de 25 %.»;

f) O ponto 3.6.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.6.1. O reservatório de combustível deve ser montado numa parte representativa do veículo e cheio até 50 % da sua capacidade nominal total com água a $293 \pm 2\text{K}$ ($20 \pm 2\text{ °C}$). A instalação de ensaio, incluindo o reservatório de combustível, deve ser então exposta a uma temperatura ambiente de $343 \pm 2\text{K}$ ($70 \pm 2\text{ °C}$) durante 60 minutos, após o que o reservatório de combustível não pode apresentar nenhuma deformação permanente ou fugas e continuar em condições plenamente utilizáveis.»;

g) O ponto 3.7.4.3 passa a ter a seguinte redação:

«3.7.4.3. O tempo médio de combustão (ACT) e o comprimento médio de combustão (ACL) devem ser calculados quando nenhuma das dez amostras ou apenas uma de 20 tenha ardido até à marca dos 100 mm.

Equação 9-1:

$$\text{ACT (s)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30) / (n))$$

(Nota: n = número de amostras)

O resultado é arredondado ao incremento de cinco segundos mais próximo. Todavia, não se utiliza um ACT de 0 segundos, ou seja, se a combustão durar entre menos de 2 segundos e 7 segundos, o ACT é de 5 segundos; se a combustão durar entre oito e doze segundos, o ACT é de 10 segundos; se a combustão durar entre 13 e 17 segundos, o ACT é de 15 segundos, etc.

Equação 9-2:

$$\text{ACL (mm)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{comprimento não queimado}_i) / (n))$$

(Nota: n = número de amostras)

O resultado é expresso em função da variação de 5 mm mais próxima (ou seja, deve indicar-se «menos de 5 mm» se o comprimento de combustão for inferior a 2 mm e, por conseguinte, em caso algum pode ser dado um ACL de 0 mm).

Nos casos em que uma única amostra de 20 arda até à marca de 100 mm ou além dessa marca, o comprimento de combustão (ou seja, o valor de $(100 - \text{comprimento não queimado})_i$ para essa amostra) deve ser fixado em 100 mm.

Equação 9-3:

$$n_{\text{velocidade média de combustão}} = \frac{ACL}{ACT} \text{ em } \frac{\text{mm}}{\text{s}}$$

Este valor deve ser comparado com o requisito previsto nos pontos 3.7.5 a 3.7.5.1.»;

(7) No anexo XI, apêndice 1, o ponto 1.6 passa a ter a seguinte redação:

«1.6. Distância ao solo

1.6.1. Para efeitos de medição da distância ao solo de um veículo da categoria L, o veículo de ensaio deve ser carregado até à massa real.

1.6.2. Em derrogação do disposto no ponto 1.6.1, para efeitos de medição da distância ao solo de um modelo de veículo da subcategoria L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3, motociclos de «enduro» de duas rodas) ou de um modelo de veículo da subcategoria L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3, motociclos de «trial» de duas rodas), o motociclo de ensaio, de «enduro» ou de «trial», é carregado até à sua massa em ordem de marcha.

1.6.3. Qualquer sistema de suspensão manual ou automaticamente regulável instalado no veículo, de que possa resultar uma distância ao solo variável, deve ser regulado na posição mínima que permita a distância mínima entre o veículo e o plano do solo.

1.6.4. A distância mais curta entre o plano do solo e o ponto fixo mais baixo do veículo deve ser medida entre os eixos e sob o(s) eixo(s), se aplicável, em conformidade com o apêndice 1 do anexo II da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*). A distância mínima medida é considerada a distância do veículo ao solo.

(*) 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 (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).»;

(8) O anexo XII é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 2.2.2, o quadro 12-1 é substituído pelo seguinte:

«Quadro 12-1

Funções e requisitos associados da fase II dos OBD nos pontos do presente anexo e do apêndice 1

Tópico	Pontos no presente anexo e apêndice 1
Critério geral de inativação para o diagnóstico de degradação na fase II dos OBD	3.2.1.1.
Monitorização do catalisador	3.3.2.1.; 3.3.3.1.
Monitorização do caudal/da eficiência do EGR	3.3.3.4.
Monitorização do desempenho em circulação	2.º parágrafo do ponto 3.3. do apêndice 1, ponto 4 do apêndice 1
Requisitos gerais da fase II dos OBD	3.3 do apêndice 1

Tópico	Pontos no presente anexo e apêndice 1
Deteção de falhas de ignição	3.2.2.; 3.3.2.2.; 3.5.3.; 3.6.2.; 3.7.1.; 3.1.2 do apêndice 1
Monitorização do sistema de pós-tratamento dos NOx	3.3.3.5.; 3.3.3.6.
Monitorização da deterioração do sensor de oxigénio	3.3.2.3.
Monitorização dos filtros de partículas	3.3.3.2.
Monitorização das emissões de partículas (PM)	3.3.2.5.;

b) Os pontos 3.2.2.1 e 3.2.2.1 passam a ter a seguinte redação:

«3.2.2.1. Para condições específicas de carga e velocidade do motor em relação às quais possa ser demonstrado à entidade competente que a deteção de níveis inferiores de falhas de ignição não seria fiável, os fabricantes podem adotar como critério de anomalia uma percentagem de falhas de ignição superior à declarada àquela entidade. Em termos de monitorização pelo sistema OBD, corresponde à percentagem de falhas de ignição num número total de ignições (declarado pelo fabricante) de que resultariam níveis de emissões superiores aos limites OBD estabelecidos no anexo VI (B) do Regulamento (UE) n.º 168/2013, ou à percentagem que poderia levar ao sobreaquecimento do(s) catalisador(es) do escape, causando danos irreversíveis.

3.2.2.2. Se um fabricante puder demonstrar à entidade competente que a deteção de níveis mais elevados de percentagens de falhas de ignição não é viável, ou que as falhas de ignição não podem ser distinguidas de outros efeitos (por exemplo, estradas irregulares, mudanças de relação da caixa de velocidades, imediatamente a seguir ao arranque do motor, etc.), o sistema de monitorização de falhas de ignição pode ser desativado quando essas condições se verificarem.»

c) No ponto 3.6, a última frase passa a ter a seguinte redação:

«Nos casos mencionados nos pontos 3.3.5 e 3.3.6, devem também ser armazenados códigos de anomalia.»

d) O ponto 3.6.1 passa a ter a seguinte redação:

«A distância percorrida pelo veículo com o IA ativado deve estar disponível, em qualquer momento, através da porta de série do conector de diagnóstico normalizado. A título de derrogação para os veículos equipados com um conta-quilómetros mecânico que não permita o envio de sinais para a unidade de controlo eletrónico, incluindo os veículos equipados com uma transmissão CVT que não permita o envio de sinais precisos para a unidade de controlo eletrónico, a «distância percorrida» pode ser substituída por «tempo de funcionamento do motor», disponibilizado em qualquer momento através da porta de série do conector de diagnóstico normalizado.»

e) Os pontos 4.3 e 4.4 passam a ter a seguinte redação:

«4.3. Na ordem identificada das deficiências, as relativas aos pontos 3.3.2.1, 3.3.2.2 e 3.3.2.3, no que diz respeito aos motores de ignição comandada, e pontos 3.3.3.1, 3.3.3.2 e 3.3.3.3, no que diz respeito aos motores de ignição por compressão, devem ser identificadas em primeiro lugar.

4.4. Antes da homologação ou aquando da homologação, não deve ser deferido qualquer pedido relativo a uma deficiência em relação aos requisitos do ponto 3 do apêndice 1, com exceção dos requisitos estabelecidos no ponto 3.11 do apêndice 1.»

f) É aditado o seguinte ponto 4.7:

«Os critérios da família de veículos estabelecidos no Quadro 11-1 do ponto 3.1 do anexo XI do Regulamento (UE) n.º 134/2014, no que respeita aos ensaios de tipo VIII, também devem ser aplicáveis aos requisitos funcionais do sistema de diagnóstico a bordo estabelecidos no presente anexo.»

g) No apêndice 1, o ponto 3.13 passa a ter a seguinte redação:

«Até uma interface de conexão normalizada para os veículos da categoria L ser adotada e publicada a nível ISO ou CEN, e a referência dessa norma técnica ser incluída no presente regulamento, pode ser instalada uma interface de conexão alternativa a pedido do fabricante do veículo. Quando for instalada uma tal interface de conexão alternativa, o fabricante do veículo deve disponibilizar gratuitamente aos fabricantes de equipamento de ensaio os dados relativos à configuração dos pinos de ligação do veículo. O fabricante do veículo deve fornecer um adaptador que permita a conexão com um instrumento genérico de exploração. Tal adaptador deve ser de qualidade adequada para utilização profissional em oficinas, e deve ser fornecido mediante pedido, de um modo não discriminatório, a todos os operadores independentes. Os fabricantes podem cobrar preços razoáveis e proporcionados por esse adaptador, tendo em conta os custos suplementares causados ao cliente por esta escolha do fabricante. A interface de conexão e o adaptador não podem incluir quaisquer elementos de conceção específicos que exijam validação ou certificação antes de serem utilizados, ou que restrinjam o intercâmbio de dados do veículo ao utilizar um instrumento genérico de exploração.»;

h) No apêndice 2, ponto 2.1, quadro Ap2-1, a expressão «Dispositivo operacional/Dispositivo presente» é substituído por «Dispositivo não operacional/Dispositivo não presente»;

i) No apêndice 2, o ponto 2.6.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.6.2. A monitorização de alguns elementos constantes do quadro Ap2-1 não é fisicamente possível, tendo sido concedida uma deficiência relativa a esse monitor incompleto. A justificação técnica global do motivo pelo qual um monitor OBD não pode funcionar deve ser aditada ao dossiê de fabrico.»;

(9) No anexo XIII, é aditado o seguinte ponto 1.4:

«1.4. As pressões máximas referidas nos pontos 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 e 1.3.1 podem ser ultrapassadas durante o ensaio, mediante acordo com o fabricante do veículo.»;

(10) No anexo XIV, o ponto 1.5.1.5.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.5.1.5.1. A chapa deve ser visível em todo o espaço, nos seguintes quatro planos:

- os dois planos verticais passando pelos dois bordos laterais da chapa e que formam um ângulo de 30° medido para fora, para a esquerda e para a direita da chapa, em relação ao plano longitudinal, paralelo ao plano longitudinal médio do veículo, passando pelo centro da chapa;
- o plano que passa pelo bordo superior da chapa e forma um ângulo de 15°, para cima, com o plano horizontal;
- o plano horizontal que passa pelo bordo inferior da chapa.»;

(11) No anexo XVI, é aditado o seguinte ponto 2.3.5.1:

«2.3.5.1. Contudo, em derrogação dos pontos 1.2.1 e 2.3.5, um descanso lateral montado num veículo da categoria L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T ou L3e-A3T pode dobrar-se automaticamente quando esse descanso lateral não estiver a ser segurado ou apoiado por uma pessoa.».

ANEXO III

Alterações ao Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014

Os anexos do Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 4.5.5.2.1.1 e 4.5.5.2.1.2 passam a ter a seguinte redação:

«4.5.5.2.1.1. Etapa 1 — Cálculo da mudança das velocidades

As velocidades de passagem à velocidade superior ($v_{1 \rightarrow 2}$ e $v_{i \rightarrow i+1}$) em km/h nas fases de aceleração são calculadas com base nas fórmulas seguintes:

Equação 2-3:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Equação 2-4:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 2 \text{ para } ng - 1$$

em que:

i é o número da velocidade (≥ 2)

ng é o número total de velocidades de marcha avante

P_n é a potência nominal em kW

m_k é a massa de referência em kg

n_{idle} é a velocidade de marcha lenta sem carga em min^{-1}

s é a velocidade nominal do motor em min^{-1}

ndv_i é a razão entre o regime do motor em min^{-1} e a velocidade do veículo em km/h na velocidade i

4.5.5.2.1.2. As velocidades de passagem à velocidade inferior ($v_{i \rightarrow i-1}$) em km/h nas fases de velocidade de cruzeiro ou de desaceleração da velocidade 4 (4.ª velocidade) até ng são calculadas com base nas fórmulas seguintes:

Equação 2-5:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 \text{ para } ng$$

em que:

i é o número de velocidades (≥ 4)

ng é o número total de velocidades de marcha avante

P_n é a potência nominal em kW

m_k é a massa de referência em kg

n_{idle} é a velocidade de marcha lenta sem carga em min^{-1}

s é a velocidade nominal do motor em min^{-1}

ndv_{i-2} é a razão entre o regime do motor em min^{-1} e a velocidade do veículo em km/h na velocidade $i-2$

A velocidade de redução da 3.^a velocidade para a 2.^a velocidade ($v_{3 \rightarrow 2}$) é calculada através da seguinte equação:

Equação 2-6:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

em que:

P_n é a potência nominal em kW

m_k é a massa de referência em kg

n_{idle} é a velocidade de marcha lenta sem carga em min^{-1}

s é a velocidade nominal do motor em min^{-1}

ndv_1 é a razão entre o regime do motor em min^{-1} e a velocidade do veículo em km/h na 1.^a velocidade

A velocidade de passagem da 2.^a velocidade para a 1.^a velocidade ($v_{2 \rightarrow 1}$) é calculada através da seguinte equação:

Equação 2-7:

$$v_{2 \rightarrow 1} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

em que:

ndv_2 é a razão entre o regime do motor em min^{-1} e a velocidade do veículo em km/h na 2.^a velocidade

Uma vez que as fases de velocidade de cruzeiro são definidas pelo indicador de fase, poderão verificar-se acelerações ligeiras, pelo que poderá justificar-se a passagem à velocidade superior. A velocidade de passagem às velocidades superiores ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ e $v_{i \rightarrow i+1}$) em km/h durante as fases de velocidade de cruzeiro é calculada com base nas seguintes equações:

Equação 2-7a:

$$v_{1 \rightarrow 2} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

Equação 2-8:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Equação 2-9:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, i = 3 \text{ to } ng;$$

b) Os pontos 6.1.1.4.2 a 6.1.1.4.7 passam a ter a seguinte redação:

«6.1.1.4.2. Hidrocarbonetos (HC)

Calcula-se a massa de hidrocarbonetos não queimados emitida pelo escape do veículo durante o ensaio através da seguinte fórmula:

Equação 2-33:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

em que:

HC_m é a massa de hidrocarbonetos emitida durante o ensaio, em mg/km;

S é a distância definida no ponto 6.1.1.3;

V é o volume total definido no ponto 6.1.1.4.1;

d_{HC} é a densidade dos hidrocarbonetos à temperatura e pressão de referência (273,2 K e 101,3 kPa);

$d_{HC} = 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ para a gasolina (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$);

$= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ para o etanol (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$);

$= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ para o gasóleo (B5) ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$);

$= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ para o GPL ($C_1H_{2,525}$);

$= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ para o GN/biogás (C_1H_4);

$= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3$ para o H_2GN (com $A = GN/\text{quantidade de biometano na mistura } H_2GN \text{ em (\% do volume)}$).

HC_c é a concentração dos gases diluídos, expressa em partes por milhão (ppm) de equivalente carbono (por exemplo, a concentração de propano multiplicada por 3), corrigida para ter em conta o ar de diluição através da seguinte equação:

Equação 2-34:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

em que:

HC_e é a concentração de hidrocarbonetos, expressa em partes por milhão (ppm) de equivalente carbono, na amostra de gases diluídos recolhida no(s) saco(s) A;

HC_d é a concentração de hidrocarbonetos, expressa em partes por milhão (ppm) de equivalente carbono, na amostra de ar de diluição recolhida no(s) saco(s) B;

Dif é o coeficiente definido no ponto 6.1.1.4.7.

A concentração de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC) é calculada do seguinte modo:

Equação 2-35:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf_{CH_4} \cdot C_{CH_4})$$

em que:

C_{NMHC} = concentração corrigida de NMHC nos gases de escape diluídos, expressa em ppm de carbono equivalente;

C_{THC} = concentração dos THC nos gases de escape diluídos, expressa em ppm de equivalente carbono e corrigida em função dos THC presentes no ar de diluição;

C_{CH_4} = Concentração de metano (CH_4) nos gases de escape diluídos, expressa em ppm de equivalente carbono e corrigida em função da concentração de CH_4 presente no ar de diluição;

Rf_{CH_4} é o fator de resposta do detetor de ionização de chama (FID) ao metano, tal como definido no ponto 5.2.3.4.1.

6.1.1.4.3. Monóxido de carbono (CO)

Calcula-se a massa de monóxido de carbono emitida pelo escape do veículo durante o ensaio através da seguinte fórmula:

Equação 2-36:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

em que:

CO_m é a massa de monóxido de carbono emitida durante o ensaio, em mg/km;

S é a distância definida no ponto 6.1.1.3;

V é o volume total definido no ponto 6.1.1.4.1;

d_{CO} é a densidade do monóxido de carbono, $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$ mg/m³ à temperatura e pressão de referência (273,2 K e 101,3 kPa);

CO_c é a concentração dos gases diluídos, expressa em partes por milhão (ppm) de monóxido de carbono, corrigida para ter em conta o ar de diluição através da seguinte equação:

Equação 2-37:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{Dif}\right)$$

em que:

CO_e é a concentração de monóxido de carbono, expressa em partes por milhão (ppm), na amostra de gases diluídos recolhida no(s) saco(s) A;

CO_d é a concentração de monóxido de carbono, expressa em partes por milhão (ppm), na amostra de ar de diluição recolhida no(s) saco(s) B;

Dif é o coeficiente definido no ponto 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.4. Óxidos de azoto (NO_x)

Calcula-se a massa de óxidos de azoto emitida pelo escape do veículo durante o ensaio através da seguinte fórmula:

Equação 2-38:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

em que:

NO_{xm} é a massa de óxidos de azoto emitida durante a parte do ensaio, em mg/km;

S é a distância definida no ponto 6.1.1.3;

V é o volume total definido no ponto 6.1.1.4.1;

d_{NO_2} é a densidade dos óxidos de azoto nos gases de escape, assumindo que se apresentam sob a forma de dióxido de azoto, $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$ mg/m³ à temperatura e pressão de referência (273,2 K e 101,3 kPa);

NO_{xc} é a concentração dos gases diluídos, expressa em partes por milhão (ppm), corrigida para ter em conta o ar de diluição através da seguinte equação:

Equação 2-39:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

em que:

NO_{xe} é a concentração de óxidos de azoto, expressa em partes por milhão (ppm) de óxidos de azoto, na amostra de gases diluídos recolhida no(s) saco(s) A;

NO_{xd} é a concentração de óxidos de azoto, expressa em partes por milhão (ppm) de óxidos de azoto, na amostra de ar de diluição recolhida no(s) saco(s) B;

Dif é o coeficiente definido no ponto 6.1.1.4.7.

K_H é o coeficiente de correção da humidade, calculado através da seguinte fórmula:

Equação 2-40:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

em que:

H é a humidade absoluta, em gramas de água por kg de ar seco:

Equação 2-41:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

em que:

U é o teor de humidade, expresso em percentagem;

P_d é a pressão do vapor de água saturado à temperatura de ensaio, em kPa;

P_a é a pressão atmosférica em kPa;

6.1.1.4.5. Massa de partículas

A emissão de partículas M_p (mg/km) calcula-se através da fórmula seguinte:

Equação 2-42:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_e}{V_{ep} \cdot d}$$

No caso de os gases de escape serem evacuados para fora do túnel;

Equação 2-43:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_e}{V_{ep} \cdot S}$$

No caso de os gases de escape regressarem ao túnel;

em que:

V_{mix} = volume V dos gases de escape diluídos em condições normais;

V_{ep} = volume dos gases de escape que passa pelos filtros de partículas em condições normais;

P_e = massa das partículas retidas pelo(s) filtro(s), em mg;

S = distância definida no ponto 6.1.1.3;

M_p = emissão de partículas em mg/km.

Se forem efetuadas correções para ter em conta a concentração de fundo de partículas no sistema de diluição, deve proceder-se em conformidade com o ponto 5.2.1.5. Neste caso, calcula-se a massa de partículas (mg/km) através da seguinte fórmula:

Equação 2-44:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

No caso de os gases de escape serem evacuados para fora do túnel;

Equação 2-45:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

No caso de os gases de escape regressarem ao túnel;

em que:

V_{ap} = volume de ar no túnel que passa pelo filtro de fundo em condições normais;

P_A = massa das partículas retidas pelo filtro de fundo;

Dif é o coeficiente definido no ponto 6.1.1.4.7.

Sempre que a aplicação da correção para a concentração de fundo resultar numa massa de partículas negativa (em mg/km), considera-se a massa de partículas (mg/km) igual a zero.

6.1.1.4.6. Dióxido de carbono (CO₂)

Calcula-se a massa de dióxido de carbono emitida pelo escape do veículo durante o ensaio através da seguinte fórmula:

Equação 2-46:

$$CO_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

em que:

CO_{2m} é a massa de dióxido de carbono emitida durante o ensaio, em g/km;

S é a distância definida no ponto 6.1.1.3;

V é o volume total definido no ponto 6.1.1.4.1;

d_{CO_2} é a densidade do monóxido de carbono, $d_{\text{CO}_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ à temperatura e pressão de referência (273,2 K e 101,3 kPa);

CO_{2c} é a concentração dos gases diluídos, expressa em percentagem de equivalente de dióxido de carbono, corrigida para ter em conta o ar de diluição através da seguinte equação:

Equação 2-47:

$$\text{CO}_{2c} = \text{CO}_{2e} - \text{CO}_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}}\right)$$

em que:

CO_{2e} é a concentração de dióxido de carbono expressa em percentagem, na amostra de gases diluídos recolhida no(s) saco(s) A;

CO_{2d} é a concentração de dióxido de carbono expressa em percentagem, na amostra de ar de diluição recolhida no(s) saco(s) B;

Dif é o coeficiente definido no ponto 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.7. Fator de diluição (DIF)

O fator de diluição é calculado do seguinte modo:

Para cada combustível de referência, exceto hidrogénio:

Equação 2-48:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}}$$

Para um combustível de composição $\text{C}_x\text{H}_y\text{O}_z$, a fórmula geral é:

Equação 2-49:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

Para H_2GN , a fórmula é:

Equação 2-50:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

Para o hidrogénio, o fator de diluição é calculado do seguinte modo:

Equação 2-51:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{H}_2\text{O}} - C_{\text{H}_2\text{O-DA}} + C_{\text{H}_2} \cdot 10^{-4}}$$

Para os combustíveis de referência indicados no apêndice X, os valores de «X» são os seguintes:

Quadro 1-8

Fator «X» em fórmulas para calcular Dif

Combustível	X
Gasolina (E5)	13,4
Gasóleo (B5)	13,5
GPL	11,9
GN/biometano	9,5
Etanol (E85)	12,5
Hidrogénio	35,03

Nestas equações:

- C_{CO_2} = concentração de CO_2 nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em percentagem de volume,
- C_{HC} = concentração de HC nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em ppm de carbono equivalente,
- C_{CO} = concentração de CO nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em ppm,
- C_{H_2O} = concentração de H_2O nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em percentagem de volume,
- C_{H_2O-DA} = concentração de H_2O no ar utilizado para a diluição, expressa em percentagem de volume,
- C_{H_2} = concentração de hidrogénio nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em ppm,
- A = quantidade de GN/biometano presente na mistura de H_2GN , expressa em percentagem de volume.»;

c) No ponto 6.1.1.5.1.1, o título «Ponderação dos resultados dos ciclos de ensaio dos Regulamentos n.º 40 e n.º 47 da UNECE» é substituído por «Ponderação dos resultados dos ciclos de ensaio ECE R40 e ECE R47»;

d) No apêndice 1, no quadro Ap 1-1, a linha relativa ao símbolo «DF» é substituída pelo seguinte:

«DiF	Fator de diluição	—»;
------	-------------------	-----

e) No apêndice 2, ponto 1.1, a segunda frase passa a ter a seguinte redação:

«As prescrições relativas aos combustíveis no presente apêndice são coerentes com as prescrições dos combustíveis de referência do anexo 10 do Regulamento UNECE n.º 83, revisão 4 (*).

(*) JO L 42 de 12.2.2014, p. 1.»;

f) No apêndice 11, o ponto 3.2.1.3 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.1.3. O comutador do modo de funcionamento deve ser colocado nas posições indicadas no quadro Ap11-2:

Quadro Ap11-2

Tabela de consulta para determinar a condição A ou B, em função dos diferentes conceitos de veículos híbridos e da posição do comutador de seleção do modo híbrido

	Modos híbridos →	— Apenas elétrico — Híbrido	— Apenas abastecido a combustível — Híbrido	— Apenas elétrico — Apenas abastecido a combustível — Híbrido	— Modo híbrido n ⁽¹⁾ — Modo híbrido m ⁽¹⁾
Estado de carga da bateria		Comutador em posição	Comutador em posição	Comutador em posição	Comutador em posição
Condição A Totalmente carregada		Híbrido	Híbrido	Híbrido	Essencialmente modo híbrido elétrico ⁽²⁾
Condição B Carga mínima da bateria		Híbrido	Consumo de combustível	Consumo de combustível	Essencialmente modo de combustão ⁽³⁾

⁽¹⁾ Por exemplo: posição desportiva, económica, urbana, extraurbana, etc.

⁽²⁾ Essencialmente modo híbrido elétrico: o modo híbrido que comprovadamente tem o maior consumo de eletricidade de entre todos os modos híbridos a selecionar, quando ensaiado em conformidade com a condição A prevista no ponto 4 do anexo 10 do Regulamento n.º 101 da UNECE, a estabelecer com base na informação disponibilizada pelo fabricante e com o acordo do serviço técnico.

⁽³⁾ Essencialmente modo de combustão: o modo híbrido que comprovadamente tem o maior consumo de combustível de entre todos os modos híbridos a selecionar, quando ensaiado em conformidade com a condição B prevista no ponto 4 do anexo 10 do Regulamento n.º 101 da UNECE, a estabelecer com base na informação disponibilizada pelo fabricante e com o acordo do serviço técnico.»;

(2) O anexo V é alterado do seguinte modo:

a) O apêndice 2 é alterado do seguinte modo:

i) No ponto 1.1, é aditada a seguinte frase:

«A fim de cumprir os requisitos do ensaio de emissões por evaporação estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 168/2013, só as categorias e subcategorias de veículos L3e, L4e, L5e-A, L6e-A e L7e-A devem ser objeto de ensaios.»;

ii) No ponto 4.4, «301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)» é substituída por «301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)»;

b) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

i) No ponto 4.4.1, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«O sistema de aquecimento do reservatório de combustível deve consistir em, pelo menos, duas fontes de calor distintas com dois controladores da temperatura.»;

ii) No ponto 4.7.2, «apêndice 1» é substituído por «apêndice 4».

iii) O ponto 5.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«5.2.3. O veículo deve estar estacionado na zona de ensaio pelo período mínimo indicado no quadro Ap3-1.

Quadro Ap3-1

Ensaio SHED — períodos mínimo e máximo de impregnação

Cilindrada	Mínimo (horas)	Máximo (horas)
< 170 cm ³	6	36
170 cm ³ ≤ cilindrada < 280 cm ³	8	36
≥ 280 cm ³	12	36»;

iv) Os pontos 5.3.1.5 e 5.3.1.6 passam a ter a seguinte redação:

«5.3.1.5. O combustível e o vapor podem ser artificialmente aquecidos para ficarem às temperaturas de início de 288,7 K (15,5 °C) e 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K, respetivamente. Pode ser utilizada uma temperatura inicial de vapor até 5 °C acima dos 21,0 °C. Para esta condição, o vapor não deve ser aquecido no início do ensaio diurno. Quando a temperatura do combustível tiver sido aumentada para 5,5 °C abaixo da temperatura de vapor de acordo com a função T_f , deve seguir-se o resto do perfil de aquecimento de vapor.

5.3.1.6. Logo que a temperatura do combustível atinja 14,0 °C:

- 1) Instalar o tampão (ou tampões) do reservatório de combustível;
- 2) Desligar imediatamente os ventiladores de purga, se não estiverem já desligados;
- 3) Fechar e vedar as portas do recinto.

Logo que a temperatura do combustível atinja 15,5 °C ± 1 °C, o procedimento de ensaio deve continuar como se segue:

- a) a concentração de hidrocarbonetos, a pressão barométrica e a temperatura devem ser medidas para darem as leituras iniciais C_{HC} , i , P_i e T_i relativas ao ensaio de aquecimento do reservatório;
- b) dá-se início a um aumento linear de temperatura de 13,8 °C ou 20 °C ± 0,5 °C durante um período de 60 ± 2 minutos. A temperatura do combustível e do vapor de combustível durante o aquecimento deve corresponder à função a seguir indicada até ± 1,7 °C, ou à função mais aproximada possível, tal como descrita no ponto 4.4:

Para os reservatórios de combustível de tipo exposto:

Equações B.3.3-1

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

Para os reservatórios de combustível de tipo não exposto:

Equações B.3.3-2

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

em que:

T_f = temperatura exigida para o combustível (°C);

T_v = temperatura exigida para o vapor (°C);

t = tempo decorrido desde o início do processo de aquecimento do reservatório, em minutos.»;

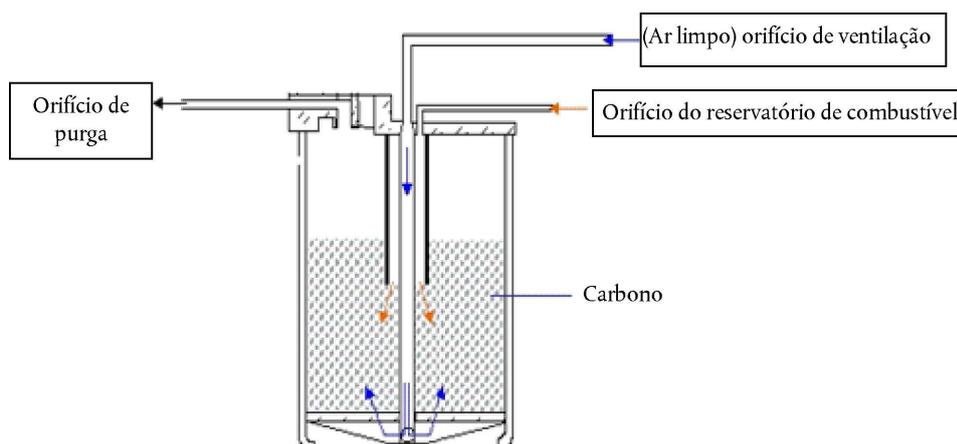
c) O apêndice 3.2 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Envelhecimento dos coletores de vapores

Figura Ap3.2-1

Diagrama e orifícios do fluxo de gases do coletor de vapores



Seleciona-se um coletor de vapores, representativo da família de propulsão do veículo tal como enunciado no anexo XI como coletor de ensaio, que deverá ser marcado de acordo com a entidade homologadora e o serviço técnico.»;

ii) O ponto 3.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.1 O ensaio de durabilidade deve acionar as válvulas de controlo, os cabos, e as ligações, onde aplicável, e ser representativo das condições de funcionamento dessas partes durante a vida útil do veículo, se este for usado nas condições normais e se for sujeito às revisões recomendadas pelo fabricante. O cúmulo das condições de distância e de funcionamento do ensaio de durabilidade do tipo V pode ser considerado representativo da vida útil do veículo.»;

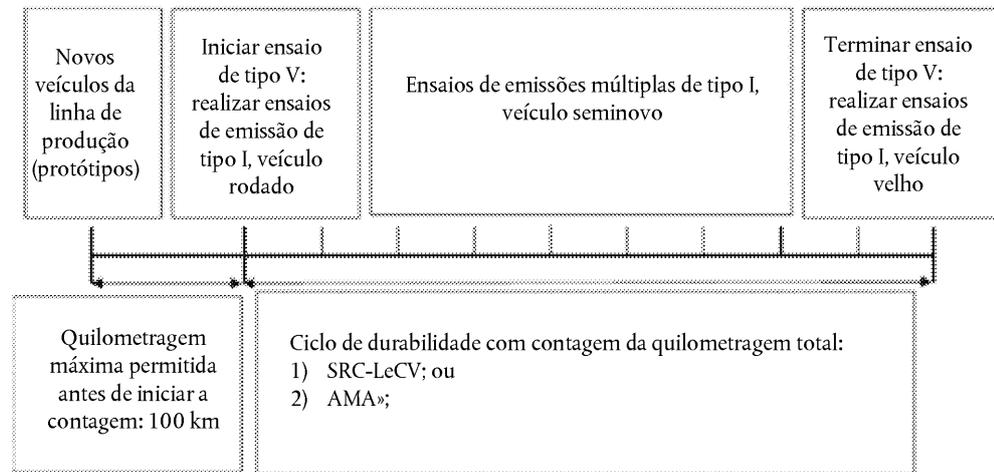
(3) O anexo VI é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 3.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«3.1.2. Devem ser realizados múltiplos ensaios de emissões de tipo I durante a fase de acumulação da distância total, com uma frequência e quantidade de procedimentos de ensaio de tipo I ao critério do fabricante, mediante acordo do serviço técnico e da entidade homologadora. Os resultados do ensaio de emissões de tipo I devem alcançar uma pertinência estatística suficiente para identificar a tendência de deterioração, que deverá ser representativa de um modelo de veículo tal como foi colocado no mercado no que se refere ao desempenho ambiental (ver figura 5-1).

Figura 5-1

Ensaio de tipo V — Procedimento para o ensaio de durabilidade com acumulação da distância total

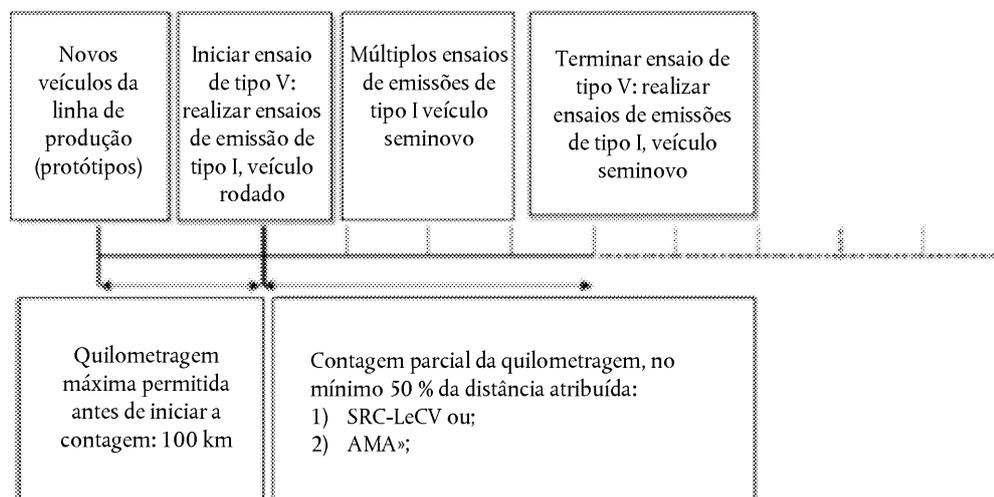


b) O ponto 3.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.2. Devem ser realizados múltiplos ensaios de emissões de tipo I durante a fase de acumulação da distância parcial, com a frequência e a quantidade de procedimentos de ensaio de tipo I escolhidas pelo fabricante. Os resultados do ensaio de emissões de tipo I devem alcançar uma pertinência estatística suficiente para identificar a tendência de deterioração, que deverá ser representativa de um modelo de veículo colocado no mercado no que se refere ao desempenho ambiental (ver figura 5-2).

Figura 5-2

Ensaio de tipo V — Procedimento acelerado para o ensaio de durabilidade por acumulação de distância parcial



c) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 2.6 passa a ter a seguinte redação:

«2.6. Classificação do veículo para o ensaio de tipo V

2.6.1. Para efeitos da acumulação de distância no ciclo de ensaio SRC-LeCV, os veículos da categoria L devem ser agrupados em conformidade com o quadro Ap1-1.

Quadro Ap1-1

Grupos de veículos da categoria L para efeitos do SRC-LeCV

Ciclo	Classe WMTC	1) Velocidade máxima de projeto do veículo (km/h)	2) Potência útil máxima ou potência nominal contínua máxima (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$< 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\geq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$	—

em que:

V_d = cilindrada do motor em cm^3

v_{\max} = velocidade máxima de projeto do veículo em km/h

2.6.2. A aplicação dos critérios de classificação dos veículos do quadro Ap1-1 será efetuada de acordo com a seguinte hierarquia:

- 1) Velocidade máxima de projeto do veículo (km/h);
- 2) Potência útil máxima ou potência nominal contínua máxima (kW).

2.6.3. Se

- a) a capacidade de aceleração do veículo da categoria L não for suficiente para executar as fases de aceleração dentro das distâncias prescritas; ou
- b) a velocidade máxima do veículo prescrita nos ciclos individuais não puder ser atingida devido à falta de capacidade de propulsão; ou
- c) a velocidade máxima de projeto do veículo estiver limitada a uma velocidade inferior à prescrita para o SRC-LeCV,

o veículo deve ser conduzido com o dispositivo do acelerador completamente aberto até a velocidade prescrita para o ciclo de ensaio ser atingida ou até a velocidade máxima de projeto limitada ser atingida. Seguidamente, o ciclo de ensaio deve ser realizado tal como prescrito para a categoria do veículo. Os desvios significativos ou frequentes em relação à faixa de tolerância de velocidade do veículo prescrita e a respetiva justificação devem ser comunicados à entidade homologadora e incluídos no relatório de ensaio de tipo V.»;

ii) O ponto 2.7.3.4 passa a ter a seguinte redação:

«2.7.3.4. desaceleração engatado: desaceleração total do acelerador, embraiagem engatada e velocidade engatada, sem utilização de comandos de mãos ou de pés nem acionamento de travões. Se a velocidade-alvo for de 0 km/h (marcha lenta sem carga) e se a velocidade real do veículo for ≤ 5 km/h, a embraiagem pode ser desengatada, a alavanca das velocidades posta no ponto morto e os travões acionados a fim de evitar a paragem inopinada do motor e a subsequente paragem completa do veículo. O engrenar de uma velocidade mais alta não é autorizado em desaceleração engatado. O condutor pode reduzir para aumentar o efeito travão do motor. Durante as mudanças das velocidades, há que ter muito cuidado para que as mudanças sejam passadas com prontidão, com uma paragem mínima (ou seja, menos de 2 segundos) no ponto morto, com utilização total ou parcial da embraiagem. Se for absolutamente necessário, o fabricante do veículo pode requerer à entidade homologadora uma extensão desse período.»;

(4) O anexo VII é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Requisitos para o ensaio de tipo VII sobre a eficiência energética: Emissões de CO₂, consumo de combustível, consumo de energia elétrica e autonomia elétrica»;

b) No apêndice 1, os pontos 1.4.3.1 e 1.4.3.2 passam a ter a seguinte redação:

«1.4.3.1. Para os veículos com motores de ignição comandada alimentados a gasolina (E5):

Equação Ap1-1:

$$FC = (0,118/D) \cdot ((0,848) \text{ HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2);$$

em que as emissões de escape de HC, CO e CO₂ são expressas em g/km.

1.4.3.2 Para os veículos com motores de ignição comandada alimentados a GPL:

Equação Ap1-2:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot ((0,825) \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)$$

em que as emissões de escape de HC, CO e CO₂ são expressas em g/km.

Se a composição do combustível utilizado para o ensaio for diferente daquela que serviu para o cálculo do consumo normalizado, pode ser aplicado um fator de correção (cf) a pedido do fabricante, nos seguintes termos:

Equação Ap1-3:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot ((0,825) \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)$$

em que as emissões de escape de HC, CO e CO₂ são expressas em g/km.

O fator de correção é calculado do seguinte modo:

Equação Ap1-4:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}};$$

em que:

n_{actual} = razão efetiva H/C do combustível utilizado»;

c) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 3.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.4.1. Os valores de CO₂ devem ser:

Equação Ap3-5:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) e}$$

Equação Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

em que:

D_{test1} e D_{test2} = as distâncias efetivamente percorridas nos ensaios realizados nas condições A (ponto 3.2) e B (ponto 3.3), respetivamente, e

m_1 e m_2 = resultados dos ensaios determinados nos pontos 3.2.3.5 e 3.3.2.5, respetivamente.»;

ii) O ponto 4.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«Os valores de CO₂ devem ser:

Equação Ap3-20:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) e}$$

Equação Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

em que:

D_{test1} e D_{test2} = as distâncias efetivamente percorridas nos ensaios realizados nas condições A (ponto 4.2) e B (ponto 4.3), respetivamente, e

m_1 e m_2 = resultados dos ensaios determinados nos pontos 4.2.4.5 e 4.3.2.5, respetivamente.»;

d) No apêndice 3.3, o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Medição da autonomia elétrica

1.1. O método de ensaio descrito no ponto 4 permite medir a autonomia elétrica, expressa em km, de veículos movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor elétrico ou a autonomia elétrica e a autonomia OVC de veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido-elétrico com carregamento do exterior (VHE OVC) tal como definidos no apêndice 3.

1.2. Os veículos da categoria L1e concebidos para ser movidos a pedal referidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e no ponto 1.1.2 do anexo XIX do Regulamento (UE) n.º 3/2014 devem ser dispensados do ensaio de autonomia elétrica.»;

(5) O anexo IX é alterado do seguinte modo:

a) São aditados os seguintes pontos 2.3 a 2.4.3:

«2.3. Dispositivos multimodo de redução do ruído

2.3.1. Os veículos da categoria L equipados com dispositivos de escape ou silenciosos com modos de funcionamento múltiplos, de regulação manual ou eletrónica, devem ser ensaiados em todos os modos.

2.3.2. Para os veículos equipados com os dispositivos de redução do ruído referidos no ponto 2.9.1, o nível de pressão sonora registado deve ser o do modo com o nível médio da pressão sonora mais elevado.

2.4. Requisitos relativos aos dispositivos de escape ou silenciosos invioláveis, com modos de funcionamento múltiplos, de regulação manual ou eletrónica

2.4.1. Todos os dispositivos de escape ou silenciosos devem ser concebidos para que não seja possível remover facilmente defletores, cones de saída e outras peças que funcionem principalmente enquanto elementos das painéis de escape/de silenciosos. Caso seja inevitável integrar uma peça desta natureza, o seu método de fixação não deve facilitar a remoção (por exemplo, com fixações roscadas convencionais), devendo a fixação ser feita de modo que a remoção provoque danos permanentes/irremediáveis no conjunto.

2.4.2. Os dispositivos de escape ou silenciosos com modos de funcionamento múltiplos, de regulação manual ou eletrónica, devem cumprir todos os requisitos aplicáveis em todos os modos de funcionamento. Os níveis de ruído declarados quando da homologação são os que resultam do modo que apresenta os níveis de ruído mais elevados.

2.4.3. O fabricante não deve intencionalmente modificar, adaptar ou introduzir qualquer dispositivo ou procedimento exclusivamente para cumprir os requisitos relativos ao ruído, com vista a obter a homologação, que não esteja operacional durante a circulação normal em estrada.»;

b) No apêndice 3, o ponto 2.4.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.4.1.1. Os materiais absorventes fibrosos não devem conter amianto e apenas podem ser utilizados na construção do silencioso se dispositivos adequados assegurarem a manutenção no lugar destes materiais durante todo o período de utilização do silencioso e forem respeitadas as prescrições constantes dos pontos 2.4.1.2, 2.4.1.3 ou 2.4.1.4.».

(6) O anexo X é alterado do seguinte modo:

a) O apêndice 2.1 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 2.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.1.2.

Quadro Ap2.1-1

Acessórios a montar durante o ensaio de desempenho da unidade de propulsão a fim de determinar o binário e a potência útil do motor

N.º	Acessórios	Montados para o ensaio de binário e de potência útil
1	Sistema de admissão de ar — Coletor de aspiração — Filtro de ar — Silencioso de aspiração — Sistema de controlo das emissões do cárter — Dispositivo elétrico de comando, se instalado	Se instalado de série: sim
2	Dispositivo de escape — Coletor — Tubagens ⁽¹⁾ — Silencioso ⁽¹⁾ — Tubo de escape ⁽¹⁾ — Dispositivo elétrico de comando, se instalado	Se instalado de série: sim
3	Carburador	Se instalado de série: sim
4	Sistema de injeção de combustível — Filtro a montante — Filtro — Bomba de alimentação de combustível e bomba de alta pressão, se aplicável — Bomba de ar comprimido em caso de injeção direta pneumática — Tubagens — Injetor — Borboleta de admissão do ar ⁽²⁾ , se instalada — Pressão de combustível/regulador de fluxo, se instalados	Se instalado de série: sim

N.º	Acessórios	Montados para o ensaio de binário e de potência útil
5	Reguladores da velocidade de rotação ou da potência máximas	Se instalados de série: sim
6	Equipamento de arrefecimento por líquido — Radiador — Ventoinha ⁽³⁾ — Bomba de água — Termóstato ⁽⁴⁾	Se instalado de série: sim ⁽⁵⁾
7	Arrefecimento por ar — Carenagem — Ventilador ⁽³⁾ — Dispositivos de regulação da temperatura do fluido de arrefecimento — Ventilação auxiliar do banco	Se instalado de série: sim
8	Equipamento elétrico	Se instalado de série: sim ⁽⁶⁾
9	Dispositivos de controlo da poluição ⁽⁷⁾	Se instalados de série: sim
9	Sistema de lubrificação — Bomba de óleo	Se instalado de série: sim

⁽¹⁾ Se for difícil utilizar um dispositivo de escape normal, pode ser instalado, mediante o acordo do fabricante, um dispositivo de escape que produza uma depressão equivalente. No ensaio de laboratório, quando o motor se encontra em funcionamento, o dispositivo de evacuação dos gases de escape não deve gerar na conduta de evacuação, no ponto em que o dispositivo de escape do veículo está ligado ao banco de ensaio, uma pressão que difira mais de ± 740 Pa (7,40 mbar) da pressão atmosférica, a menos que, antes do ensaio, o fabricante aceite uma contrapressão mais elevada.

⁽²⁾ A borboleta de admissão deve ser a que comanda o regulador pneumático da bomba de injeção.

⁽³⁾ Sempre que uma ventoinha (ou ventilador) pode ser desembraiada, a potência útil do motor deve, em primeiro lugar, ser declarada com a ventoinha (ou ventilador) desembraiada e em seguida com a ventoinha (ou ventilador) embraiada. Sempre que não seja possível montar uma ventoinha fixa, comandada elétrica ou mecanicamente no banco de ensaio, a potência absorvida por essa ventoinha deve ser determinada às mesmas velocidades de rotação que seriam utilizadas para a medição da potência do motor. Essa potência é deduzida da potência corrigida, a fim de se obter a potência útil.

⁽⁴⁾ O termóstato pode ser fixado na posição de totalmente aberto.

⁽⁵⁾ O radiador, a ventoinha, a admissão da ventoinha, a bomba de água e o termóstato devem ocupar, no banco de ensaio e na medida do possível, a mesma posição relativa que têm no veículo. Se, no banco de ensaio, o radiador, a ventoinha, a admissão da ventoinha, a bomba de água ou o termóstato ocuparem uma posição diferente da que têm no veículo, a posição no banco de ensaio deve ser descrita e anotada no relatório de ensaio. A circulação do líquido de arrefecimento deve ser operada unicamente pela bomba de água do motor. O arrefecimento do líquido pode fazer-se quer pelo radiador do motor, quer por um circuito externo, desde que as perdas de carga deste circuito sejam sensivelmente iguais às do sistema de arrefecimento do motor. Se existir uma cortina no radiador, esta deve estar aberta.

⁽⁶⁾ Potência mínima do gerador: a potência elétrica do gerador deve limitar-se à potência necessária ao funcionamento dos acessórios que sejam indispensáveis para o funcionamento do motor. A bateria não deve receber qualquer carga durante o ensaio.

⁽⁷⁾ Tal poderá incluir, por exemplo, o sistema de recirculação dos gases de escape (EGR), catalisador, reator térmico, sistema secundário de abastecimento de ar e sistema de proteção da evaporação de combustível.»

ii) O ponto 3.4 passa a ter a seguinte redação:

«3.4. Determinação do fator de correção da eficiência mecânica da transmissão α_2

em que:

— caso o ponto de medição se situe à saída da cambota, este fator é igual a 1;

— caso o ponto de medição não se situe à saída da cambota, este fator é calculado pela fórmula:

Equação Ap2.1-3:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

em que n_t é a eficiência da transmissão situada entre a cambota e o ponto de medição.

Esta eficiência da transmissão n_t corresponde ao produto (multiplicação) da eficiência n_j de cada um dos elementos constituintes da transmissão:

Equação Ap2.1-4:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j;$$

b) O apêndice 4 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 3.3 passa a ter a seguinte redação:

«3.3. Procedimento de ensaio para a medição da distância de corte da ignição

Após parar de pedalar, a assistência do motor deve ser desligada a uma distância de condução de ≤ 3 m. A velocidade de ensaio do veículo é 90 % da velocidade de assistência máxima. As medições devem ser feitas em conformidade com a norma EN 15194:2009. No caso dos veículos equipados com um modulador de apoio, este não deve ser ativado durante o ensaio.»;

ii) São suprimidos os pontos 3.3.1 a 3.3.5.10;

iii) Os pontos 3.4.^a 3.4.3. passam a ter a seguinte redação:

«3.4. Procedimento de ensaio para medir o fator de assistência máximo

3.4.1. A temperatura ambiente deve estar compreendida entre 278,2 K e 318,2 K.

3.4.2. O veículo de ensaio deve ser acionado pela pilha de combustível que lhe corresponde. Para este procedimento de ensaio, é utilizada a pilha de combustível com a máxima capacidade.

3.4.3. A bateria deve ser completamente carregada, com utilização do carregador especificado pelo fabricante do veículo.»;

iv) São aditados os seguintes pontos 3.4.4 a 3.4.9:

«3.4.4. Um motor do banco de ensaios deve ser fixado ao cárter ou ao eixo do cárter do veículo de ensaio. Este motor de arranque de banco de ensaios deve simular a ação do condutor e ser capaz de funcionar a velocidades de rotação e binários variáveis. Deve atingir uma frequência de rotação de 90 rpm e um binário máximo nominal de 50 Nm.

3.4.5. Deve ser fixado a um tambor por debaixo da roda traseira do veículo de ensaio um freio ou um motor que simule as perdas e a inércia do veículo.

3.4.6. Para os veículos equipados com um motor que move a roda dianteira, um freio adicional ou um motor adicional deve ser fixado a um tambor por debaixo da roda dianteira, para simular as perdas e a inércia do veículo.

3.4.7. Se o nível de assistência do veículo for variável, terá de ser regulado para o nível máximo de assistência.

3.4.8. Devem ser ensaiados os seguintes pontos de funcionamento:

Quadro Ap4-1

Pontos de funcionamento para ensaio do fator de assistência máximo

Ponto de funcionamento	Potência imprimida pelo condutor simulada (+/- 10 %) em (W)	Velocidade-alvo do veículo ⁽¹⁾ (+/- 10 %) em (km/h)	Frequência desejada da pedalada ⁽²⁾ em (rpm)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

⁽¹⁾ Se a velocidade-alvo do veículo não puder ser atingida, a medição deve ser feita à velocidade máxima atingida pelo veículo

⁽²⁾ Selecionar a relação de transmissão mais próxima da taxa de rpm para o ponto de funcionamento

3.4.9. O fator de assistência máximo deve ser calculado de acordo com a seguinte fórmula:

Equação Ap4-1:

$$\text{Fator de assistência} = \frac{\text{potência mecânica do motor do veículo de ensaio}}{\text{potência imprimida pelo condutor simulada}}$$

em que:

A potência mecânica do motor do veículo de ensaio deve ser calculada a partir do total da potência mecânica do freio do motor, subtraído da potência mecânica de entrada do motor de arranque do banco de ensaios (em W).»;

v) São suprimidos os pontos 3.5.^a 3.5.9.;

(7) O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 3.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.1. Ensaio de tipo I, II, V, VII e VIII («X» no quadro 11-1 significa «aplicável»)

Quadro 11-1

Critérios de classificação da família de propulsão com vista aos ensaios de tipo I, II, V, VII e VIII

#	Descrição dos critérios de classificação	Ensaio de tipo I	Ensaio de tipo II	Ensaio de tipo V	Ensaio de tipo VII	Ensaio de tipo VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
1.	Veículo						
1.1.	categoria;	X	X	X	X	X	X
1.2.	subcategoria;	X	X	X	X	X	X

#	Descrição dos critérios de classificação	Ensaio de tipo I	Ensaio de tipo II	Ensaio de tipo V	Ensaio de tipo VII	Ensaio de tipo VIII (1)	
						Fase I	Fase II
1.3.	a inércia de variantes ou de versões de um veículo entre duas categorias de inércia acima ou abaixo da categoria de inércia nominal;	X		X	X	X	X
1.4.	relações globais de transmissão (+/- 8 %);	X		X	X	X	X
2.	Características da família de propulsão						
2.1.	número de motores ou motores elétricos;	X	X	X	X	X	X
2.2.	modos de funcionamento híbridos (paralelo/sequencial/outro);	X	X	X	X	X	X
2.3.	número de cilindros do motor de combustão;	X	X	X	X	X	X
2.4.	cilindrada (+/- 2 %) (2) do motor de combustão;	X	X	X	X	X	X
2.5.	número e comando das válvulas (came de abertura variável ou de elevador) do motor de combustão;	X	X	X	X	X	X
2.6.	monocombustível/bifuel/multicombustível a H ₂ GN/pluri-combustível;	X	X	X	X	X	X
2.7.	sistema de alimentação (carburador/porta de varrimento/porta de injeção de combustível/injeção direta de combustível/rampa comum/bomba de injeção/outro);	X	X	X	X	X	X
2.8.	armazenamento de combustível (3);					X	X
2.9.	tipo de sistema de arrefecimento do motor de combustão;	X	X	X	X	X	X
2.10.	ciclo de combustível (PI/CI/dois tempos/quatro tempos/outro);	X	X	X	X	X	X
2.11.	sistema de entrada de ar (aspiração natural/por compressão (turbocompressor/dispositivo de sobrealimentação)/permutador de calor/controlo da sobrepressão) e controlo de indução de ar (acelerador mecânico/acelerador eletrónico/sem acelerador);	X	X	X	X	X	X
3.	Características do sistema de controlo da poluição						
3.1.	escape da propulsão (não) equipado com catalisadores;	X	X	X	X		X
3.2.	tipo de catalisador;	X	X	X	X		X
3.2.1.	número e elementos dos catalisadores;	X	X	X	X		X
3.2.2.	dimensão e forma dos catalisadores (volume do monólito ± 15 %);	X	X	X	X		X

#	Descrição dos critérios de classificação	Ensaio de tipo I	Ensaio de tipo II	Ensaio de tipo V	Ensaio de tipo VII	Ensaio de tipo VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
3.2.3.	princípio de funcionamento da atividade catalítica (oxidante, de três vias, catalisador aquecido, SCR, outro);	X	X	X	X		X
3.2.4.	carga de metal precioso (idêntica ou superior);	X	X	X	X		X
3.2.5.	proporção de metais preciosos ($\pm 15\%$);	X	X	X	X		X
3.2.6.	substrato (estrutura e material);	X	X	X	X		X
3.2.7.	densidade das células;	X	X	X	X		X
3.2.8.	tipo de alojamento dos catalisadores	X	X	X	X		X
3.3.	escape da propulsão (não) equipado com filtro de partículas (FP);	X	X	X	X		X
3.3.1.	tipos de filtros de partículas;	X	X	X	X		X
3.3.2.	número e elementos de FP;	X	X	X	X		X
3.3.3.	dimensão do FP (volume do elemento de filtro $\pm 10\%$);	X	X	X	X		X
3.3.4.	princípio de funcionamento do FP (parcial/fluxo de parede/outro);	X	X	X	X		X
3.3.5.	superfície ativa de FP;	X	X	X	X		X
3.4.	propulsão (não) equipada com um sistema de regeneração periódica;	X	X	X	X		X
3.4.1.	tipo de sistema de regeneração periódica;	X	X	X	X		X
3.4.2.	princípio de funcionamento do sistema de regeneração periódica;	X	X	X	X		X
3.5.	propulsão (não) equipada com um sistema seletivo de redução da eficiência do catalisador (SCR);	X	X	X	X		X
3.5.1.	tipo de sistema de SCR;	X	X	X	X		X
3.5.2.	princípio de funcionamento do sistema de regeneração periódica;	X	X	X	X		X
3.6.	propulsão (não) equipada com sistema de captação (absorvente) de NO _x de mistura pobre;	X	X	X	X		X
3.6.1.	tipo de sistema de captação (absorvedor) de NO _x de mistura pobre;	X	X	X	X		X
3.6.2.	princípio de funcionamento do sistema de captação (absorvedor) de NO _x de mistura pobre;	X	X	X	X		X

#	Descrição dos critérios de classificação	Ensaio de tipo I	Ensaio de tipo II	Ensaio de tipo V	Ensaio de tipo VII	Ensaio de tipo VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
3.7.	propulsão (não) equipada com dispositivo de arranque a frio e/ou dispositivo auxiliar de arranque;	X	X	X	X		X
3.7.1.	tipo de dispositivo de arranque a frio ou dispositivo auxiliar de arranque;	X	X	X	X		X
3.7.2.	princípio de funcionamento do dispositivo de arranque a frio ou dispositivo auxiliar de arranque;	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	tempo de ativação do dispositivo de arranque a frio ou dispositivo auxiliar de arranque e/ou ciclo de serviço (só com tempo de ativação limitado/funcionamento contínuo);	X	X	X	X	X	X
3.8.	propulsão (não) equipada de sensor de O ₂ para controlo de combustível;	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	tipos de sensores de O ₂ ;	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	princípio de funcionamento do sensor de O ₂ (binário/de gama larga/outro);	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	interação do sensor de O ₂ com o sistema de abastecimento de combustível de ciclo fechado (estequiometria/funcionamento com mistura pobre ou rica);	X	X	X	X	X	X
3.9.	propulsão (não) equipada com sistema de recirculação de gases de escape (EGR);	X	X	X	X		X
3.9.1.	tipos de sistema de recirculação de gases de escape;	X	X	X	X		X
3.9.2.	princípio de funcionamento do sistema de recirculação de gases de escape (EGR) (interno/externo);	X	X	X	X		X
3.9.3.	taxa máxima de recirculação dos gases de escape (+/- 5 %);	X	X	X	X		X

Notas explicativas:

(¹) O mesmo critério de família é igualmente aplicável a requisitos funcionais dos sistemas de diagnóstico a bordo constantes do anexo XII do Regulamento (UE) n.º 44/2014.

(²) 30 %, máximo aceitável para um ensaio de tipo VIII

(³) Só para veículos equipados com armazenamento para combustível gasoso»;

b) No ponto 3.2, o título do quadro 11-2 passa a ter a seguinte redação:

«Quadro 11-2

Critérios de classificação da família de propulsão para os ensaios de tipo III e IV.»

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1825 DA COMISSÃO**de 6 de setembro de 2016****que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 no que respeita aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 27.º, n.º 4, o artigo 29.º, n.º 4, o artigo 30.º, n.ºs 2 e 3, o artigo 32.º, n.º 1, o artigo 38.º, n.º 2, o artigo 39.º, n.º 3, o artigo 40.º, n.º 4, e o artigo 72.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Para permitir a homologação dos reservatórios de combustível enquanto unidade técnica, deve ser inserida uma ficha de informações específica com as informações correspondentes como um novo apêndice do anexo I do Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 da Comissão ⁽²⁾.
- (2) A fim de reduzir os encargos administrativos para os fabricantes, especialmente no que se refere aos veículos das categorias L6e e L7e, devem ser permitidas mais homologações de sistemas.
- (3) Para assegurar que são fornecidas todas as informações relevantes no caso dos veículos equipados com transmissão continuamente variável, deve alterar-se o quadro com as informações relativas às relações de transmissão a introduzir na ficha de informações.
- (4) A fim de estabelecer uma ligação clara entre as duas configurações de veículos capazes de converter o seu nível de desempenho da subcategoria (L3e/L4e)-A2 para a subcategoria (L3e/L4e)-A3 e vice-versa, e no intuito de facilitar o acesso dos proprietários dos veículos a essas informações, deve aditar-se uma entrada referente ao número de homologação UE da configuração original ao modelo constante do anexo I, apêndice 24, do Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 e ao modelo de certificado de conformidade constante do anexo IV desse regulamento de execução.
- (5) Para fornecer informações suplementares no caso de novas tecnologias e novos conceitos, devem inserir-se entradas adicionais nos modelos de certificados de homologação relativos a sistemas, componentes ou unidades técnicas.
- (6) Por questões de clareza e coerência, algumas notas explicativas devem ser alteradas ou suprimidas.
- (7) O Regulamento (UE) n.º 901/2014 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (8) A fim de que os fabricantes e as autoridades nacionais disponham de mais tempo para aplicarem atempadamente as alterações nele previstas, o presente regulamento deve entrar em vigor com urgência, especialmente tendo em conta que o Regulamento (UE) n.º 168/2013 é aplicável desde 1 de janeiro de 2016 e que os requisitos administrativos conexos se tornarão obrigatórios para todos os novos veículos matriculados ou colocados no mercado a partir de 1 de janeiro de 2018.
- (9) A aplicabilidade das alterações aos modelos dos certificados de conformidade deve ser adiada até 1 de setembro de 2017, a fim de permitir aos fabricantes e às autoridades nacionais um período suplementar para adaptarem as suas disposições administrativas em matéria de registo de veículos, e, nomeadamente, os seus sistemas de tecnologia da informação, a essas alterações.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité a que se refere o artigo 73.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013,

⁽¹⁾ JO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 da Comissão, de 18 de julho de 2014, que aplica o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 249 de 22.8.2014, p. 1).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos I e IV a VIII do Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

O ponto 2 do anexo é aplicável a partir de 1 de setembro de 2017.

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

Feito em Bruxelas, em 6 de setembro de 2016.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

O Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) Na lista de apêndices, são intercaladas as linhas seguintes por ordem numérica:

«5-A	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de controlo do binário máximo e da potência útil máxima da unidade de propulsão	
8-A	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito à) instalação de um sistema de avisadores sonoros	
9-A	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito à) instalação de vidraças, limpa-para-brisas e dispositivos de degelo e de desembaciamento	
9-B	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de identificação dos comandos, avisadores e indicadores	
11-A	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de fixação de cintos de segurança	
11-B	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de controlo de capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem	
13-A	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios de cabeça e portas do veículo	
20-A	Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de reservatório de combustível enquanto unidade técnica (UT)»	

b) Na parte B, ponto 2.2, quadro 1, na LISTA I, é intercalada a linha seguinte por ordem numérica:

«5-A	Sistema: binário máximo e potência útil máxima de uma unidade de propulsão	X Apêndice 2»
------	--	------------------

c) Na parte B, ponto 2.2, quadro 1, na LISTA II, são intercaladas as seguintes linhas por ordem numérica:

«8-A	Sistema: instalação de avisadores sonoros	II
9-A	Sistema: instalação de vidraças, limpa-para-brisas e dispositivos de degelo e de desembaciamento	VII
9-B	Sistema: identificação dos comandos, avisadores e indicadores	VIII
11-A	Sistema: fixações dos cintos de segurança	XII
11-B	Sistema: capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem	XIV
13-A	Sistema: proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios de cabeça e portas do veículo	XVII»

- d) Na parte B, ponto 2.2, quadro 1, na LISTA III, são intercaladas as seguintes linhas por ordem numérica:

«20-A	UT: reservatório de combustível	IX»	
-------	---------------------------------	-----	--

- e) Na parte B, ponto 2.8, o quadro relativo às entradas de dados da ficha de informações é alterado do seguinte modo:

- i) É inserida a seguinte entrada de dados 3.3.3.4:

«3.3.3.4.	L1e — L7e	15/30 ⁽⁴⁾ minutos à potência de ⁽²⁷⁾ : kW»
-----------	-----------	--

- ii) A entrada 3.5.4 da ficha de informações passa a ter a seguinte redação:

«3.5.4. *Relações de transmissão*

L1e — L7e

quadro recapitulativo das relações de transmissão

Velocidade ⁽²⁴⁾	Relações de transmissão interna (relações entre as rotações do motor e as rotações do veio de saída da caixa de velocidades)	Relação(ões) de transmissão finais (relação entre as rotações do veio de saída da caixa de velocidades e as rotações das rodas motrizes)	Relações de velocidade totais	Relação (velocidade do motor/velocidade do veículo) exclusivamente para a transmissão manual
1				
2				
3				
...				
Marcha-atrás»				

- iii) A entrada 4.0.1 da ficha de informações passa a ter a seguinte redação:

«4.0.1.	L1e — L7e	Fase ambiental: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	---

- iv) São inseridas as seguintes entradas 4.0.2 a 4.0.5 da ficha de informações:

«4.0.2.	L1e — L7e	Consumo de combustível (fornecer dados para cada combustível de referência ensaiado) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Emissões de CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo de energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elétrica ⁽²⁵⁾ : km»

- f) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

- i) A entrada 4.0.1 da ficha de informações passa a ter a seguinte redação:

«4.0.1.	L1e — L7e	Fase ambiental: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	---

- ii) São inseridas as seguintes entradas 4.0.2 a 4.0.5 da ficha de informações:

«4.0.2.	L1e — L7e	Consumo de combustível (fornecer dados para cada combustível de referência ensaiado) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
---------	-----------	--

4.0.3.	L1e — L7e	Emissões de CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo de energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elétrica ⁽²⁵⁾ : km»

g) O apêndice 4 é alterado do seguinte modo:

- i) São suprimidas as entradas 4.0.2, 4.0.2.1 e 4.0.2.2 da ficha de informações;
 ii) São inseridas as seguintes entradas 4.0.6 e 4.0.6.1 da ficha de informações:

«4.0.6.	Nível sonoro	
4.0.6.1.	L3e	Valor-limite para L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A);

h) É inserido o seguinte apêndice 5-A:

«Apêndice 5-A

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de controlo do binário máximo e da potência útil máxima da unidade de propulsão

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante (se for o caso):
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.
1.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO
1.8.		Desempenho da unidade de propulsão
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Velocidade máxima declarada do veículo: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Velocidade máxima de projeto do veículo ⁽²²⁾ : km/h e a relação de transmissão em que é atingida:
1.8.3.	L1e — L7e	Potência útil máxima do motor de combustão interna: kW em min ⁻¹ ao rácio A/F:
1.8.4.	L1e — L7e	Binário útil máximo do motor de combustão interna: Nm a min ⁻¹ ao rácio A/F:
1.8.5.	L1e — L7e	Potência máxima contínua do motor elétrico (durante 15/30 ⁽⁴⁾ minutos ⁽²⁷⁾): kW a min ⁻¹
1.8.6.	L1e — L7e	Binário nominal máximo contínuo do motor elétrico: Nm a min ⁻¹
1.8.7.	L1e — L7e	Potência total máxima contínua para as propulsões: kW em min ⁻¹ ao rácio A/F:
1.8.8.	L1e — L7e	Binário total máximo contínuo para as propulsões: Nm a min ⁻¹ ao rácio A/F:
1.8.9.	L1e — L7e	Potência máxima para as propulsões: kW em min ⁻¹ ao rácio A/F:
3.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DO GRUPO MOTOPROPULSOR
3.2.		Motor de combustão interna
3.2.1.		<i>Características específicas do motor</i>
3.2.1.1.	L1e — L7e	Número de motores de combustão interna:
3.2.1.2.	L1e — L7e	Princípio de funcionamento: motor de combustão interna (ICE)/ignição comandada/ignição por compressão/motor de combustão externa (ECE)/turbina/ar comprimido ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Ciclo: quatro tempos/dois tempos/rotativo/outros ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cilindros
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Número:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Disposição ⁽²⁶⁾ :

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Diâmetro ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Curso ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.5.	L1e — L7e	Número e configuração de estatores no caso dos motores de êmbolo rotativo:
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Volume das câmaras de combustão no caso dos motores de êmbolo rotativo: cm ³
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Ordem de inflamação:
3.2.1.5.	L1e — L7e	Cilindrada ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.6.	L1e — L7e	Taxa de compressão volumétrica ⁽⁷⁾ :
3.3.		Propulsão (e respetivo comando) exclusivamente elétrica e híbrido-elétrica
3.3.3.4.	L1e — L7e	15/30 ⁽⁴⁾ minutos à potência de ⁽²⁷⁾ : kW»

i) O apêndice 6 é alterado do seguinte modo:

i) A entrada 4.0.1 da ficha de informações passa a ter a seguinte redação:

«4.0.1.	L1e — L7e	Fase ambiental: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	---

ii) São inseridas as seguintes entradas 4.0.2 a 4.0.5 da ficha de informações:

«4.0.2.	L1e — L7e	Consumo de combustível (fornecer dados para cada combustível de referência ensaiado) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Emissões de CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo de energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elétrica ⁽²⁵⁾ : km»

j) O apêndice 7 é alterado do seguinte modo:

i) As entradas 4.0.1 e 4.0.2 da ficha de informações passam a ter a seguinte redação:

«4.0.1.	L1e — L7e	Fase ambiental: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Consumo de combustível (fornecer dados para cada combustível de referência ensaiado) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km»

ii) As entradas 4.0.2.1 e 4.0.2.2 da ficha de informações são suprimidas;

iii) São inseridas as seguintes entradas 4.0.3 a 4.0.6.1 da ficha de informações:

«4.0.3.	L1e — L7e	Emissões de CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo de energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elétrica ⁽²⁵⁾ : km
4.0.6.		Nível sonoro
4.0.6.1.	L3e-A3	Valor-limite para L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»

k) O apêndice 8 é alterado do seguinte modo:

i) As entradas 4.0.1 e 4.0.2 da ficha de informações passam a ter a seguinte redação:

«4.0.1.	L1e — L7e	Fase ambiental: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Consumo de combustível (fornecer dados para cada combustível de referência ensaiado) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km»;

ii) As entradas 4.0.2.1 e 4.0.2.2 da ficha de informações são suprimidas;

iii) São inseridas as seguintes entradas 4.0.3 a 4.0.6.1 da ficha de informações:

«4.0.3.	L1e — L7e	Emissões de CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo de energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elétrica ⁽²⁵⁾ : km
4.0.6.		Nível sonoro
4.0.6.1.	L3e-A3	Valor-limite para L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»;

l) É inserido o seguinte apêndice 8-A:

«Apêndice 8-A

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito à) instalação de um sistema de avisadores sonoros

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.
6.		INFORMAÇÕES SOBRE SEGURANÇA FUNCIONAL
6.1.		Avisadores sonoros
6.1.1.	L1e — L7e	Descrição sumária dos dispositivos utilizados e dos fins a que se destinam:
6.1.2.	L1e — L7e	Desenho(s) mostrando a localização dos avisadores sonoros em relação à estrutura do veículo:
6.1.3.	L1e — L7e	Indicações relativas ao modo de fixação, incluindo a parte da estrutura do veículo em que os avisadores sonoros estão fixados:
6.1.4.	L1e — L7e	Diagrama do circuito elétrico/pneumático:
6.1.4.1.	L1e — L7e	Tensão: CA/CC ⁽⁴⁾
6.1.4.2.	L1e — L7e	Tensão ou pressão nominal:
6.1.5.	L1e — L7e	Desenho do dispositivo de montagem: »;

m) é inserido o seguinte apêndice 9-A:

«Apêndice 9-A

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito à) instalação de vidraças, limpa-para-brisas e dispositivos de degelo e de desembaciamento

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.
1.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lado da condução: esquerdo/direito/centro ⁽⁴⁾ :
1.7.1.	L1e — L7e	O veículo está equipado para ser conduzido pela direita/pela esquerda e em países que utilizem unidades de medida do sistema métrico/sistemas métrico e imperial ⁽⁴⁾ :

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
3.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DO GRUPO MOTOPROPULSOR
3.1		Fabricante da unidade de propulsão
3.1.1.		<i>Motor de combustão interna</i>
3.1.1.1.	L1e — L7e	Fabricante:
3.1.1.2.	L1e — L7e	Código do motor (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
3.1.2.		<i>Motor elétrico</i>
3.1.2.1.	L1e — L7e	Fabricante:
3.1.2.2.	L1e — L7e	Código do motor elétrico (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
3.1.3.		<i>Motorização híbrida</i>
3.1.3.1.	L1e — L7e	Fabricante:
3.1.3.2.	L1e — L7e	Código da motorização (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
3.2.		Motor de combustão interna
3.2.1.		<i>Características específicas do motor</i>
3.2.1.2.	L1e — L7e	Princípio de funcionamento: motor de combustão interna (ICE)/ignição comandada/ignição por compressão/motor de combustão externa (ECE)/turbina/ar comprimido ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Ciclo: quatro tempos/dois tempos/rotativo/outros ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cilindros
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Número:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Disposição ⁽²⁶⁾ :
3.2.1.5.	L1e — L7e	Cilindrada ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.9.	L1e — L7e	Velocidade normal de marcha lenta sem carga a quente: min ⁻¹
3.2.3.		<i>Combustível</i>
3.2.3.1.	L1e — L7e	Tipo de combustível: ⁽⁹⁾
3.2.3.2.	L1e — L7e	Configuração de combustível do veículo: monocombustível/bicombustível/multicombustível ⁽⁴⁾

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
3.2.10.		<i>Sistema de arrefecimento do grupo motopropulsor e respetivo comando</i>
3.2.10.2.	L1e — L7e	Sistema de arrefecimento: líquido: sim/não ⁽⁴⁾
3.2.10.2.2.	L1e — L7e	Regulação nominal do mecanismo de controlo da temperatura do motor:
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Natureza do líquido:
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Bombas de circulação: sim/não ⁽⁴⁾
3.2.10.2.4.1.	L1e — L7e	Características:
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Razão(ões) de acionamento:
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Descrição da ventoinha e do respetivo mecanismo de comando:
3.2.10.3.	L1e — L7e	Arrefecimento por ar: sim/não ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.	L1e — L7e)	Ventoinha: sim/não ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.1.	L1e — L7e	Características:
3.2.13.		<i>Outros sistemas e comandos elétricos que não os destinados à propulsão elétrica</i>
3.2.13.1.	L1e — L7e	Tensão nominal: V, terra positiva/negativa ⁽⁴⁾
3.2.13.2.	L1e — L7e	Gerador: sim/não ⁽⁴⁾ :
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Saída nominal: VA
3.3.		Propulsão (e respetivo comando) exclusivamente elétrica e híbrido-elétrica
3.3.3.		<i>Motor de propulsão elétrico</i>
3.3.3.2.	L1e — L7e	Tipo (enrolamento, excitação):
3.3.3.3.	L1e — L7e	Tensão de funcionamento: V
3.3.4.		<i>Baterias de propulsão</i>
3.3.4.1.	L1e — L7e	Bateria de propulsão primária
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Número de células:
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Massa: kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Capacidade: Ah (ampere-hora)/..... V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Localização no veículo:
3.3.4.2.	L1e — L7e	Bateria de propulsão secundária
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Número de células:

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Massa: kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Capacidade: Ah (ampere-hora)/..... V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Localização no veículo:
3.3.5.		<i>Veículo híbrido-elétrico</i>
3.3.5.1.	L1e — L7e	Motor ou combinação de motores (número de motores elétricos e/ou de combustão/outros) ⁽⁴⁾ :
3.3.5.2.	L1e — L7e	Categoria de veículo híbrido-elétrico: carregável do exterior/não carregável do exterior:
3.3.5.3.	L1e — L7e	Comutador do modo operativo: com/sem ⁽⁴⁾
3.3.5.4.	L1e — L7e	Modos selecionáveis: sim/não ⁽⁴⁾
3.3.5.5.	L1e — L7e	Modo exclusivamente a combustível: sim/não ⁽⁴⁾
3.3.5.6.	L1e — L7e	Veículo movido por pilha de combustível: sim/não ⁽⁴⁾
3.3.5.7.	L1e — L7e	Modos de funcionamento híbridos: sim/não ⁽⁴⁾ (em caso afirmativo, descrição sucinta):
3.3.6.		<i>Dispositivo de armazenagem de energia</i>
3.3.6.1.	L1e — L7e	Descrição: (bateria, condensador, volante/gerador) ⁽⁴⁾
3.3.6.2.	L1e — L7e	Número de identificação:
* 3.3.6.3.	L1e — L7e	Tipo de par eletroquímico:
3.3.6.4.	L1e — L7e	Energia: (para bateria: tensão e capacidade Ah em 2 h, para condensador: J, ... para volante/gerador: J, ...):
3.3.6.5.	L1e — L7e	Carregador: de bordo/externo/sem carregador ⁽⁴⁾
3.4.		Outros motores, motores elétricos ou suas combinações (informação específica relativa às partes desses motores)
3.4.1.		<i>Sistema de arrefecimento (temperaturas admitidas pelo fabricante)</i>
3.4.1.1.	L1e — L7e	Arrefecimento por líquido:
3.4.1.1.1.	L1e — L7e	Temperatura máxima à saída: K
3.4.1.2.	L1e — L7e	Arrefecimento por ar:
3.4.1.2.1.	L1e — L7e	Ponto de referência:
3.4.1.2.2.	L1e — L7e	Temperatura máxima no ponto de referência: K

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
6.		INFORMAÇÕES SOBRE SEGURANÇA FUNCIONAL
6.5.		Vidraças, limpa-para-brisas, lava-para-brisas e sistemas de degelo e de desembaciamento
6.5.1.		<i>Para-brisas</i>
6.5.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiais utilizados:
6.5.1.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Método de montagem:
6.5.1.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Ângulo de inclinação:
6.5.1.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Acessórios do para-brisas, suas localizações e breve descrição dos eventuais componentes elétricos/eletrónicos:
6.5.1.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Desenho do para-brisas com dimensões:
6.5.2.		<i>Outras janelas</i>
6.5.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiais utilizados:
6.5.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Breve descrição de eventuais componentes elétricos/eletrónicos do mecanismo de elevação das janelas:
6.5.3.		<i>Teto de abrir de vidro</i>
6.5.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiais utilizados:
6.5.4.		<i>Outras vidraças</i>
6.5.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiais utilizados:
6.6.		Limpa-para-brisas
6.6.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrição técnica pormenorizada (incluindo fotografias ou desenhos):
6.7.		Lava para-brisas
6.7.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrição técnica pormenorizada (incluindo fotografias ou desenhos):
6.7.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Capacidade do reservatório: 1
6.8.		Degelo e desembaciamento
6.8.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrição técnica pormenorizada (incluindo fotografias ou desenhos):
6.16.		Lugares sentados (selins e bancos)
6.16.1.	L1e — L7e	Número de lugares sentados:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Localização e disposição ⁽⁸⁾ :

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Coordenadas ou desenho dos pontos R de todos os lugares sentados:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Banco do condutor:
6.16.5.	L1e — L7e	Ângulo de projeto do tronco:
6.16.5.1.	L1e — L7e	Banco do condutor:
6.20.		Proteção dos ocupantes do veículo, incluindo os arranjos interiores e as portas do veículo
6.20.1.		<i>Carroçaria</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Materiais utilizados e métodos de construção:
6.20.2.		<i>Portas dos ocupantes, fechos e dobradiças</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Número de portas, sua configuração, suas dimensões e ângulo máximo de abertura ⁽⁵⁾ :
6.20.3.		<i>Proteção interior dos ocupantes</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografias, desenhos e/ou vista explodida dos arranjos interiores, mostrando as partes interiores do habitáculo e os materiais utilizados (com exclusão dos espelhos retrovisores interiores, da disposição dos comandos, bancos e encostos dos bancos) teto e teto de abrir, encostos:

n) É inserido o seguinte apêndice 9-B:

«Apêndice 9-B

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a) sistema de identificação dos comandos, avisadores e indicadores

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.
1.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e- -A2, L7e-B2, L7e-C	Lado da condução: esquerdo/direito/centro ⁽⁴⁾ :
6.9.		Comandos manuseados pelo condutor, incluindo a identificação dos comandos, avisadores e indicadores
6.9.1.	L1e — L7e	Disposição e identificação dos comandos, avisadores e indicadores:
6.9.2.	L1e — L7e	Fotografias e/ou desenhos da disposição dos símbolos e comandos, avisadores e indicadores:
6.9.3.	L1e — L7e	Comandos, avisadores e indicadores cuja identificação, quando instalados, é obrigatória, incluindo símbolos de identificação a utilizar para esse fim:

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas																																																																																																																																																																																																								
6.9.4.	L1e — L7e	<p data-bbox="395 271 1473 327">Quadro-resumo: o veículo está equipado com os seguintes comandos, avisadores e indicadores acionados pelo condutor⁽⁴⁾</p> <p data-bbox="395 338 1473 394">Comandos, avisadores e indicadores cuja identificação, quando instalados, é facultativa, e símbolos que devem ser utilizados para sua eventual identificação</p> <table border="1" data-bbox="395 416 1473 1783"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 416 491 517">Símbolo n.º</th> <th data-bbox="491 416 762 517">Dispositivo</th> <th data-bbox="762 416 890 517">Comando/Indicador disponível (*)</th> <th data-bbox="890 416 1007 517">Identificado pelo símbolo (*)</th> <th data-bbox="1007 416 1123 517">Localização (**)</th> <th data-bbox="1123 416 1240 517">Avisador disponível (*)</th> <th data-bbox="1240 416 1356 517">Identificado pelo símbolo (*)</th> <th data-bbox="1356 416 1473 517">Localização (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Interruptor geral de iluminação</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Luzes de cruzamento</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Luzes de estrada</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Luzes de presença (laterais)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Luzes de nevoeiro da frente</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Luzes de nevoeiro da retaguarda</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Dispositivo de nivelamento dos faróis</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Luzes de estacionamento</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Indicadores de mudança de direção</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Sinal de perigo</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Limpa-para-brisas</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>Lava para-brisas</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>Limpa e lava para-brisas</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>Dispositivo de limpeza dos faróis</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>Dispositivos de degelo e de desembaciamento do para-brisas</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>Dispositivos de degelo e de desembaciamento da janela da retaguarda</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>Ventilador</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>Dispositivo de pré-aquecimento (motores diesel)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>Dispositivo de arranque a frio</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td>Avaria dos travões</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>Nível de combustível</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>Estado de carga da bateria</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>Temperatura do líquido de arrefecimento do motor</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>24</td><td>Indicador de anomalias (IA)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="395 1794 815 1877">(*) x = sim - = não, ou não disponível em separado o = facultativo.</p> <p data-bbox="395 1883 919 1939">(**) d = diretamente no comando, avisador ou indicador c = nas proximidades.</p>	Símbolo n.º	Dispositivo	Comando/Indicador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)	Avisador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)	1	Interruptor geral de iluminação							2	Luzes de cruzamento							3	Luzes de estrada							4	Luzes de presença (laterais)							5	Luzes de nevoeiro da frente							6	Luzes de nevoeiro da retaguarda							7	Dispositivo de nivelamento dos faróis							8	Luzes de estacionamento							9	Indicadores de mudança de direção							10	Sinal de perigo							11	Limpa-para-brisas							12	Lava para-brisas							13	Limpa e lava para-brisas							14	Dispositivo de limpeza dos faróis							15	Dispositivos de degelo e de desembaciamento do para-brisas							16	Dispositivos de degelo e de desembaciamento da janela da retaguarda							17	Ventilador							18	Dispositivo de pré-aquecimento (motores diesel)							19	Dispositivo de arranque a frio							20	Avaria dos travões							21	Nível de combustível							22	Estado de carga da bateria							23	Temperatura do líquido de arrefecimento do motor							24	Indicador de anomalias (IA)						
Símbolo n.º	Dispositivo	Comando/Indicador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)	Avisador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)																																																																																																																																																																																																			
1	Interruptor geral de iluminação																																																																																																																																																																																																									
2	Luzes de cruzamento																																																																																																																																																																																																									
3	Luzes de estrada																																																																																																																																																																																																									
4	Luzes de presença (laterais)																																																																																																																																																																																																									
5	Luzes de nevoeiro da frente																																																																																																																																																																																																									
6	Luzes de nevoeiro da retaguarda																																																																																																																																																																																																									
7	Dispositivo de nivelamento dos faróis																																																																																																																																																																																																									
8	Luzes de estacionamento																																																																																																																																																																																																									
9	Indicadores de mudança de direção																																																																																																																																																																																																									
10	Sinal de perigo																																																																																																																																																																																																									
11	Limpa-para-brisas																																																																																																																																																																																																									
12	Lava para-brisas																																																																																																																																																																																																									
13	Limpa e lava para-brisas																																																																																																																																																																																																									
14	Dispositivo de limpeza dos faróis																																																																																																																																																																																																									
15	Dispositivos de degelo e de desembaciamento do para-brisas																																																																																																																																																																																																									
16	Dispositivos de degelo e de desembaciamento da janela da retaguarda																																																																																																																																																																																																									
17	Ventilador																																																																																																																																																																																																									
18	Dispositivo de pré-aquecimento (motores diesel)																																																																																																																																																																																																									
19	Dispositivo de arranque a frio																																																																																																																																																																																																									
20	Avaria dos travões																																																																																																																																																																																																									
21	Nível de combustível																																																																																																																																																																																																									
22	Estado de carga da bateria																																																																																																																																																																																																									
23	Temperatura do líquido de arrefecimento do motor																																																																																																																																																																																																									
24	Indicador de anomalias (IA)																																																																																																																																																																																																									

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas																																																																																																																
6.9.5.	L1e — L7e	<p align="center">Comandos, avisadores e indicadores cuja identificação, quando instalados, é facultativa, e símbolos que devem ser utilizados para sua eventual identificação</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Símbolo n.º</th> <th>Dispositivo</th> <th>Comando/Indicador disponível (*)</th> <th>Identificado pelo símbolo (*)</th> <th>Localização (**)</th> <th>Avisador disponível (*)</th> <th>Identificado pelo símbolo (*)</th> <th>Localização (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Travão de estacionamento</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Limpa-janela da retaguarda</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Lava-janela da retaguarda</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Limpa e lava-janela da retaguarda</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Limpa-para-brisas intermitente</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Avisador sonoro (buzina)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Tampa do compartimento do motor</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Tampa do compartimento de bagagens</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Cinto de segurança</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Pressão de óleo do motor</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Gasolina sem chumbo</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>...</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>...</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(*) x = sim - = não, ou não disponível em separado o = facultativo. (**) d = diretamente no comando, avisador ou indicador c = nas proximidades.;</p>	Símbolo n.º	Dispositivo	Comando/Indicador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)	Avisador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)	1	Travão de estacionamento							2	Limpa-janela da retaguarda							3	Lava-janela da retaguarda							4	Limpa e lava-janela da retaguarda							5	Limpa-para-brisas intermitente							6	Avisador sonoro (buzina)							7	Tampa do compartimento do motor							8	Tampa do compartimento de bagagens							9	Cinto de segurança							10	Pressão de óleo do motor							11	Gasolina sem chumbo							12	...							13	...						
Símbolo n.º	Dispositivo	Comando/Indicador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)	Avisador disponível (*)	Identificado pelo símbolo (*)	Localização (**)																																																																																																											
1	Travão de estacionamento																																																																																																																	
2	Limpa-janela da retaguarda																																																																																																																	
3	Lava-janela da retaguarda																																																																																																																	
4	Limpa e lava-janela da retaguarda																																																																																																																	
5	Limpa-para-brisas intermitente																																																																																																																	
6	Avisador sonoro (buzina)																																																																																																																	
7	Tampa do compartimento do motor																																																																																																																	
8	Tampa do compartimento de bagagens																																																																																																																	
9	Cinto de segurança																																																																																																																	
10	Pressão de óleo do motor																																																																																																																	
11	Gasolina sem chumbo																																																																																																																	
12	...																																																																																																																	
13	...																																																																																																																	

o) É inserido o seguinte apêndice 11-A:

«Apêndice 11-A

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de fixação de cintos de segurança

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas																																		
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:																																		
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:																																		
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:																																		
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:																																		
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):																																		
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :																																		
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas																																		
0.12.		Conformidade da produção																																		
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.																																		
1.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO																																		
1.4.	L1e — L7e	Quadro (se existir) (desenho global):																																		
1.5.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Material utilizado para a carroçaria:																																		
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lado da condução: esquerdo/direito/centro ⁽⁴⁾ :																																		
6.		INFORMAÇÕES SOBRE SEGURANÇA FUNCIONAL																																		
6.14.		Cintos de segurança e/ou outros sistemas de retenção																																		
6.14.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Número e localização dos cintos de segurança e dos sistemas de retenção e bancos nos quais podem ser utilizados; preencher o quadro seguinte: L = esquerda, R = direita, C = central)																																		
		<p>Configuração do cinto de segurança e informação associada</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Marca completa de homologação UE</th> <th>Variante, se aplicável</th> <th>Dispositivo de regulação do cinto em altura (indicar: sim/não/opcional)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Primeira fila de bancos</td> <td rowspan="3">}</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Segunda fila de bancos</td> <td rowspan="3">}</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>L = esquerda, C = centro, R = direita</p>				Marca completa de homologação UE	Variante, se aplicável	Dispositivo de regulação do cinto em altura (indicar: sim/não/opcional)	Primeira fila de bancos	}	L				C				R				Segunda fila de bancos	}	L				C				R			
			Marca completa de homologação UE	Variante, se aplicável	Dispositivo de regulação do cinto em altura (indicar: sim/não/opcional)																															
Primeira fila de bancos	}	L																																		
		C																																		
		R																																		
Segunda fila de bancos	}	L																																		
		C																																		
		R																																		

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas																																																																																																
6.14.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Descrição do cinto de segurança, se este for de tipo especial e tiver uma fixação localizada no encosto do banco ou equipada com um dispositivo de dissipação de energia:																																																																																																
6.14.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Número e localização das fixações:																																																																																																
6.14.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Breve descrição dos componentes elétricos/eletrónicos:																																																																																																
6.15.		Fixações dos cintos de segurança																																																																																																
6.15.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografias e/ou desenhos da carroçaria indicando a localização e as dimensões reais e efetivas das fixações, com indicação do ponto R:																																																																																																
6.15.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Desenhos das fixações e das partes da estrutura do veículo a que estão fixadas (juntamente com uma declaração sobre a natureza dos materiais empregados):																																																																																																
6.15.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Designação dos tipos de cintos (14) que podem ser montados nas fixações com as quais o veículo está equipado:																																																																																																
		<p>Configuração das fixações do cinto de segurança e informação associada</p> <table border="1" data-bbox="391 902 1476 1933"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="391 902 1098 947"></th> <th colspan="2" data-bbox="1098 902 1476 947">Localização da fixação</th> </tr> <tr> <th colspan="4" data-bbox="391 947 1098 1014"></th> <th data-bbox="1098 947 1289 1014">Na estrutura do veículo</th> <th data-bbox="1289 947 1476 1014">Na estrutura do banco</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6" data-bbox="391 1014 1476 1059">Primeira fila de bancos</td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 1059 582 1205">Banco direito</td> <td data-bbox="582 1059 646 1205">{</td> <td data-bbox="646 1059 837 1205">Fixações inferiores</td> <td data-bbox="837 1059 901 1205">{</td> <td data-bbox="901 1059 1098 1205">exterior interior</td> <td data-bbox="1098 1059 1476 1205"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td data-bbox="646 1205 837 1339">Fixações superiores</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 1339 582 1473">Banco central</td> <td data-bbox="582 1339 646 1473">{</td> <td data-bbox="646 1339 837 1473">Fixações inferiores</td> <td data-bbox="837 1339 901 1473">{</td> <td data-bbox="901 1339 1098 1473">direita esquerda</td> <td data-bbox="1098 1339 1476 1473"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td data-bbox="646 1473 837 1608">Fixações superiores</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 1608 582 1742">Banco esquerdo</td> <td data-bbox="582 1608 646 1742">{</td> <td data-bbox="646 1608 837 1742">Fixações inferiores</td> <td data-bbox="837 1608 901 1742">{</td> <td data-bbox="901 1608 1098 1742">exterior interior</td> <td data-bbox="1098 1608 1476 1742"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td data-bbox="646 1742 837 1877">Fixações superiores</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6" data-bbox="391 1877 1476 1921">Segunda fila de bancos</td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 1921 582 2056">Banco direito</td> <td data-bbox="582 1921 646 2056">{</td> <td data-bbox="646 1921 837 2056">Fixações inferiores</td> <td data-bbox="837 1921 901 2056">{</td> <td data-bbox="901 1921 1098 2056">exterior interior</td> <td data-bbox="1098 1921 1476 2056"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td data-bbox="646 2056 837 2190">Fixações superiores</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 2190 582 2240">Banco central</td> <td data-bbox="582 2190 646 2240">{</td> <td data-bbox="646 2190 837 2240">Fixações inferiores</td> <td data-bbox="837 2190 901 2240">{</td> <td data-bbox="901 2190 1098 2240">direita esquerda</td> <td data-bbox="1098 2190 1476 2240"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td data-bbox="646 2325 837 2240">Fixações superiores</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="391 2459 582 2240">Banco esquerdo</td> <td data-bbox="582 2459 646 2240">{</td> <td data-bbox="646 2459 837 2240">Fixações inferiores</td> <td data-bbox="837 2459 901 2240">{</td> <td data-bbox="901 2459 1098 2240">exterior interior</td> <td data-bbox="1098 2459 1476 2240"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td data-bbox="646 2593 837 2240">Fixações superiores</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Localização da fixação						Na estrutura do veículo	Na estrutura do banco	Primeira fila de bancos						Banco direito	{	Fixações inferiores	{	exterior interior				Fixações superiores				Banco central	{	Fixações inferiores	{	direita esquerda				Fixações superiores				Banco esquerdo	{	Fixações inferiores	{	exterior interior				Fixações superiores				Segunda fila de bancos						Banco direito	{	Fixações inferiores	{	exterior interior				Fixações superiores				Banco central	{	Fixações inferiores	{	direita esquerda				Fixações superiores				Banco esquerdo	{	Fixações inferiores	{	exterior interior				Fixações superiores			
				Localização da fixação																																																																																														
				Na estrutura do veículo	Na estrutura do banco																																																																																													
Primeira fila de bancos																																																																																																		
Banco direito	{	Fixações inferiores	{	exterior interior																																																																																														
		Fixações superiores																																																																																																
Banco central	{	Fixações inferiores	{	direita esquerda																																																																																														
		Fixações superiores																																																																																																
Banco esquerdo	{	Fixações inferiores	{	exterior interior																																																																																														
		Fixações superiores																																																																																																
Segunda fila de bancos																																																																																																		
Banco direito	{	Fixações inferiores	{	exterior interior																																																																																														
		Fixações superiores																																																																																																
Banco central	{	Fixações inferiores	{	direita esquerda																																																																																														
		Fixações superiores																																																																																																
Banco esquerdo	{	Fixações inferiores	{	exterior interior																																																																																														
		Fixações superiores																																																																																																
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Marca de homologação para cada posição:																																																																																																
6.15.5.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Dispositivos especiais (por exemplo: regulação da altura do banco, dispositivo de pré-carregamento, etc.):																																																																																																

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografias e/ou desenhos da carroçaria indicando a localização e as dimensões reais e efetivas das fixações, com indicação do ponto R:
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Observação:

p) É inserido o seguinte apêndice 11-B:

«Apêndice 11-B

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de controlo de capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
1.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO
1.1.	L1e — L7e	Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
1.3.	L1e — L7e	Número de eixos e rodas:
1.3.1.	L1e — L7e	Eixos com rodas duplas ⁽²³⁾ :
1.3.2.	L1e — L7e	Eixos motores ⁽²³⁾ :
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lado da condução: esquerdo/direito/centro ⁽⁴⁾ :
1.8.		Desempenho da unidade de propulsão
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Velocidade máxima declarada do veículo: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Velocidade máxima de projeto do veículo ⁽²²⁾ : km/h e a relação de transmissão em que é atingida:
2.		MASSAS E DIMENSÕES (em kg e mm) fazer referência ao desenho quando aplicável
2.1		Gama de massas do veículo (globais)
2.1.3.	L1e — L7e	Massa máxima em carga tecnicamente admissível: kg
2.1.3.1.	L1e — L7e	Massa máxima tecnicamente admissível no eixo da frente: kg
2.1.3.2.	L1e — L7e	Massa máxima tecnicamente admissível no eixo da retaguarda: kg
2.1.3.3.	L4e-A3	Massa máxima tecnicamente admissível no eixo do carro lateral: kg
2.2.		Gama de dimensões do veículo (globais)
2.2.1.	L1e — L7e	Comprimento: mm
2.2.2.	L1e — L7e	Largura: mm
2.2.3.	L1e — L7e	Altura: mm
2.2.4.	L1e — L7e	Distância entre eixos: mm
2.2.4.1.	L4e-A3	Distância entre eixos do carro lateral ⁽²⁸⁾ : mm
2.2.5.		Via
2.2.5.1.	L1e — L7e se equipados com rodas duplas L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Via do eixo dianteiro: mm.
2.2.5.2.	L1e — L7e se equipados com rodas duplas	Via do eixo traseiro: mm.

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
2.2.5.3.	L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Via do carro lateral: mm.
2.2.6.	L7e-B	Consola dianteira: mm.
2.2.7.	L7e-B	Consola traseira: mm.
3.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DO GRUPO MOTOPROPULSOR
3.5.		Unidade de tração e respetivo comando⁽¹³⁾
3.5.1.	L1e — L7e	Descrição sumária e desenho esquemático da unidade de tração do veículo e respetivo comando (comando de mudança de velocidade, comando da embraiagem ou qualquer outro elemento do grupo motopropulsor):
3.6.		Dispositivo de segurança nas curvas
3.6.1.	L1e — L7e equipados com rodas duplas, L2e, L5e, L6e, L7e	Dispositivo de segurança nas curvas (Anexo VIII do Regulamento (UE) n.º 168/2013: sim/não ⁽⁴⁾ ; diferencial/outro ⁽⁴⁾)
3.6.2.	L1e — L7e equipados com rodas duplas, L2e, L5e, L6e, L7e	Bloqueio do diferencial: sim/não/opcional ⁽⁴⁾
3.6.3.	L1e — L7e	Descrição sumária e desenho esquemático do dispositivo de segurança nas curvas, do bloqueio do diferencial e dos respetivos comandos:
3.7.		Suspensão e comando
3.7.1.	L1e — L7e	Descrição sumária e desenho esquemático da suspensão e do respetivo sistema de comando:
6.		INFORMAÇÕES SOBRE SEGURANÇA FUNCIONAL
6.17.		Capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem
6.17.1.	L1e — L7e	Diagrama esquemático do(s) eixo(s) direcional(ais) indicando a geometria da direção:
6.17.2.		<i>Transmissão e comando da direção</i>
6.17.2.1.	L1e — L7e	Configuração da transmissão da direção (especificar para a frente e para a retaguarda):
6.17.2.2.	L1e — L7e	Ligação às rodas (incluindo outros meios para além dos mecânicos; especificar para a frente e para a retaguarda):
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Breve descrição dos componentes elétricos/eletrónicos:
6.17.2.3.	L1e — L7e	Diagrama do mecanismo de direção:
6.17.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Diagrama(s) esquemático(s) do(s) comando(s) da direção:
6.17.2.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Gama de regulação e modo de regulação do(s) comando(s) da direção:
6.17.2.6.	L2e, L5e, L6e, L7e	Modo de assistência:

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
6.17.3.		Ângulo de viragem máximo das rodas
6.17.3.1.	L1e — L7e	À direita: graus; número de voltas do volante (ou dados equivalentes):
6.17.3.2.	L1e — L7e	À esquerda: graus; número de voltas do volante (ou dados equivalentes):
6.18.		Combinação pneus/rodas
6.18.1.		<i>Pneus:</i>
6.18.1.1.		Designação da dimensão:
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Eixo 1:
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Eixo 2:
6.18.1.1.3.	L4e	Roda do carro lateral:
6.18.1.4.	L1e — L7e	Pressões dos pneus recomendadas pelo fabricante do veículo: kPa;

q) É inserido o seguinte apêndice 13-A:

«Apêndice 13-A

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de (ou de um modelo de veículo no que diz respeito a um) sistema de proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.
1.		CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lado da condução: esquerdo/direito/centro ⁽⁴⁾ :
6.		INFORMAÇÕES SOBRE SEGURANÇA FUNCIONAL
6.16.		Lugares sentados (selins e bancos)
6.16.1.	L1e — L7e	Número de lugares sentados:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Localização e disposição ⁽⁸⁾ :
6.16.2.	L1e — L7e	Configuração dos lugares sentados: banco/selim ⁽⁴⁾
6.16.3.	L1e — L7e	Descrição e desenhos de:
6.16.3.1.	L1e — L7e	Bancos e respetivas fixações:
6.16.3.2.	L1e — L7e	Sistema de regulação:
6.16.3.3.	L1e — L7e	Sistemas de deslocação e de bloqueamento:
6.16.3.4.	L1e — L7e	Fixações dos cintos de segurança incorporadas na estrutura do banco:
6.16.3.5.	L1e — L7e	Partes dos veículos utilizadas como fixações:
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Coordenadas ou desenho dos pontos R de todos os lugares sentados:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Banco do condutor:
6.16.4.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Todos os demais lugares sentados:

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
6.16.5.	L1e — L7e	Ângulo de projeto do tronco:
6.16.5.1.	L1e — L7e	Banco do condutor:
6.16.5.2.	L1e — L7e	Todos os demais lugares sentados:
6.20.		Proteção dos ocupantes do veículo, incluindo os arranjos interiores e as portas do veículo
6.20.1.		<i>Carroçaria</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Materiais utilizados e métodos de construção:
6.20.2.		<i>Portas dos ocupantes, fechos e dobradiças</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Número de portas, sua configuração, suas dimensões e ângulo máximo de abertura ⁽⁵⁾ :
6.20.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Desenho dos fechos e dobradiças e da respetiva posição nas portas:
6.20.2.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrição técnica dos fechos e dobradiças:
6.20.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Pormenores, incluindo dimensões, das entradas, estribos e manípulos necessários, quando aplicável:
6.20.3.		<i>Proteção interior dos ocupantes</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografias, desenhos e/ou vista explodida dos arranjos interiores, mostrando as partes interiores do habitáculo e os materiais utilizados (com exclusão dos espelhos retrovisores interiores, da disposição dos comandos, bancos e encostos dos bancos) teto e teto de abrir, encostos:
6.20.4.		<i>Apoios de cabeça</i>
6.20.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Apoios de cabeça: integrados/destacáveis/separados ⁽⁴⁾
6.20.4.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrição pormenorizada do apoio de cabeça, especificando em especial a natureza do material ou materiais de enchimento e, se aplicável, a localização e especificações dos suportes e peças de fixação para o tipo de banco cuja homologação se pretende:
6.20.4.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	No caso de um apoio de cabeça «separado»
6.20.4.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrição pormenorizada da zona estrutural a que o apoio da cabeça vai ser fixado:
6.20.4.3.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Desenhos cotados das partes significativas da estrutura e do apoio de cabeça:»;

r) É inserido o seguinte apêndice 20-A:

«Apêndice 20-A

Modelo de ficha de informações relativa à homologação UE de um tipo de reservatório de combustível enquanto UT

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
B.		Informações gerais relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.7.	L1e — L7e	Marcas (firmas do fabricante):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.8.2.	L1e — L7e	Números de homologação (se disponíveis):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologações emitidas em (data, se disponível):
0.9.		Nome da empresa e endereço do fabricante:
0.9.1.	L1e — L7e	Nomes e endereços das instalações de montagem:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e endereço do mandatário do fabricante, se for o caso:
0.10.		Veículos a que a unidade técnica se destina⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Modelo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versão ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Designações comerciais (se disponíveis):
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ⁽²⁾ :
C.		Informações gerais relativas ao veículo, a sistemas, componentes e unidades técnicas
0.12.		Conformidade da produção
0.12.1.	L1e — L7e	Descrição da gestão global dos sistemas de garantia da qualidade.
4.		INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE O DESEMPENHO AMBIENTAL E DA PROPULSÃO
4.3.		Sistema de controlo das emissões por evaporação
4.3.7.	L1e — L7e	Desenho esquemático do reservatório de combustível com indicação da capacidade e do material:

Item n.º	(Sub)categorias	Informações pormenorizadas
7.		INFORMAÇÕES SOBRE A CONSTRUÇÃO DOS VEÍCULOS
7.5.		Reservatório de combustível
7.5.1.1.		Reservatório de combustível
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Capacidade máxima:
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Materiais utilizados:
7.5.1.1.3.	L1e — L7e	Entrada do reservatório de combustível: orifício restringido/etiqueta ⁽⁴⁾
7.5.1.3.	L1e — L7e	Desenho e descrição técnica do reservatório com ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação:
7.5.2.		<i>Reservatório de gás natural comprimido (GNC)</i>
7.5.2.1.	L1e — L7e	A ficha de informações aplicável que consta do Regulamento UNECE n.º 110 (*), conforme previsto para os veículos da categoria M1, deve complementar esta ficha de informações no que diz respeito ao reservatório de gás natural comprimido (GNC) e equipamento conexo.
7.5.3.	L1e — L7e	<i>Reservatórios de gás de petróleo liquefeito (GPL)</i>
7.5.3.1.	L1e — L7e	A ficha de informações aplicável que consta do Regulamento UNECE n.º 67 (**), conforme previsto para os veículos da categoria M1, deve complementar esta ficha de informações no que diz respeito ao reservatório de gás de petróleo liquefeito (GPL) e equipamento conexo.

(*) JO L 120 de 7.5.2011, p. 1.

(**) JO L 72 de 14.3.2008, p. 1.»

s) O apêndice 24 passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice 24

Declaração do fabricante relativa aos veículos capazes de converter o seu nível de desempenho da subcategoria (L3e/L4e)-A2 em (L3e/L4e)-A3 e vice-versa

Declaração do fabricante relativa aos veículos capazes de converter as suas características de motociclo da subcategoria (L3e/L4e)-A2 em (L3e/L4e)-A3 e vice-versa

O dossiê de fabrico deve incluir uma versão devidamente preenchida desta declaração.

O abaixo assinado: [..... (nome completo e função)]

0.4. Nome da empresa e endereço do fabricante:

0.4.2. Nome e morada do representante do fabricante (se existir)⁽⁰⁾:

Declara que

o motociclo das subcategorias (L3e/L4e)-A2 ou (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾:

0.2. Modelo⁽⁴⁾:

0.2.1. Variante(s)⁽⁴⁾:

0.2.2. Versão(ões)⁽⁴⁾:

0.2.3 Designações comerciais (se disponíveis):

0.3. Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo⁽⁵⁾:

1. Número de homologação (se disponível):

1.1. Homologação emitida em (data, se disponível):

3.2.2.1. Números de identificação de *software* da unidade PCU/ECU⁽¹⁾: e números relativos à verificação da calibração:

é tecnicamente apto a ser reconvertido a posteriori no veículo (L3e/L4e)-A2 ou (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾ a seguir identificado:

0.2. Modelo⁽⁴⁾:

0.2.1. Variante(s)⁽⁴⁾:

0.2.2. Versão(ões)⁽⁴⁾:

0.2.3 Designações comerciais (se disponíveis):

0.3. Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo⁽⁵⁾:

1. Número de homologação (se disponível):

1.1. Homologação emitida em (data, se disponível):

3.2.2.1. Números de identificação de *software* da unidade PCU/ECU⁽¹⁾: e números relativos à verificação da calibração:

Com as seguintes características técnicas:

Características gerais de construção⁽³⁾

- 1.8. Velocidade máxima de projeto do veículo: km/h
- 1.9. Potência útil máxima: kW (a min⁻¹)⁽¹⁾
- 1.10. Relação potência útil máxima/massa do veículo em ordem de marcha: kW/kg

Desempenho ambiental⁽³⁾

- 4.0.6. Nível sonoro medido de acordo com⁽²⁾:
- 4.0.6.1. Imobilizado: dB(A) à velocidade do motor: min⁻¹
- 4.0.6.2. Em movimento: dB(A)
- 4.0.6.3. Valor-limite para $L_{urban}^{(0)(7)}$: dB(A)
- 3.2.15. Emissões de escape medidas de acordo com⁽²⁾:
- 3.2.15.1. Ensaio do tipo I: emissões do tubo de escape após arranque a frio, incluindo o fator de deterioração:
- CO: mg/km
- THC: mg/km
- NMHC⁽⁰⁾: mg/km

NOx:	mg/km
THC+NOx ⁽⁰⁾ :	mg/km
PM ⁽⁰⁾ :	mg/km
8.7.3.2. Ensaio do tipo II: emissões do tubo de escape com o motor em marcha (acelerada) sem carga em aceleração livre	
HC:	ppm, em velocidade normal de marcha lenta sem carga e em velocidade elevada de marcha lenta sem carga
CO:	% volume em velocidade normal de marcha lenta sem carga e em velocidade elevada de marcha lenta sem carga
8.7.3.2.1. Valor corrigido do coeficiente de absorção dos fumos:	m ⁻¹
Eficiência energética medida de acordo com⁽²⁾⁽³⁾:	
4.0.2. Consumo de combustível ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	l ou kg/100 km
4.0.3. Emissões de CO ₂ ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	g/km
4.0.4. Consumo de energia ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	Wh/km
4.0.5. Autonomia elétrica ⁽⁰⁾ :	km
alterando os seguintes componentes, peças, software, etc.:	
.....	
Local: ...	Data: ...
Assinatura: ...	Nome e função na empresa. ...

Notas explicativas referentes ao apêndice 24

(Notas de pé de página e explicações que não devem constar da declaração do fabricante)

- ⁽⁰⁾ Riscar se não aplicável.
- ⁽¹⁾ Riscar o que não se aplica (não é necessária qualquer supressão sempre que for aplicável mais de uma entrada).
- ⁽²⁾ Número do regulamento delegado da Comissão e regulamento delegado da Comissão de alteração mais recente aplicável à homologação. No caso de um regulamento delegado da Comissão com duas ou mais fases de aplicação, indicar também a fase de aplicação e/ou código. Em alternativa, indicar o número do regulamento aplicável da UNECE.
- ⁽³⁾ Arredondar as unidades de medida para o número inteiro mais próximo em dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm e km; para a décima mais próxima em kW, l/100 km, kg/100 km, m³/100 km e em % vol.; e para a centésima mais próxima em kW/kg e em m⁻¹.
- ⁽⁴⁾ Indicar o código alfanumérico Modelo-Variante-Versão ou «M_{VV}» atribuído a cada modelo, variante e versão, tal como definido no ponto 2.3 da parte B do anexo I.
- ⁽⁵⁾ Classificadas em conformidade com o artigo 4.º e o anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013; o código deve ser indicado, por exemplo, «L3e-A2», para os motociclos de «enduro» de médio desempenho.
- ⁽⁶⁾ Para veículos híbrido-elétricos carregáveis do exterior, devem ser identificados os valores «ponderado, combinado» relativos a CO₂, consumo de combustível e consumo de energia elétrica.
- ⁽⁷⁾ Aplicável apenas para os veículos da categoria L3e.»;
- t) As notas explicativas referentes ao Anexo I são alteradas do seguinte modo:
- i) A nota explicativa (16) passa a ter a seguinte redação:
- «(16) Arredondado para o número inteiro mais próximo em dB (A).»;

ii) A nota explicativa (24) passa a ter a seguinte redação:

«(24) Para os veículos equipados com transmissão continuamente variável (CVT) indicar o seguinte: 1 «relação de transmissão à velocidade máxima de projeto»; 2 «relação de transmissão à potência máxima»; 3 «relação de transmissão no binário máximo». As relações de transmissão devem incluir a relação da relação primária de transmissão (se for caso disso) e devem ser suplementadas com uma banda de tolerância aceitável, a contento da entidade homologadora. Para motores de cubo de roda sem engrenagem de velocidades, indicar «N/A» ou «1».

2) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

- i) No MODELO A — Secção 1, a expressão «está conforme em todos os aspetos ao modelo descrito na homologação UE (... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão) emitida em (..... data de emissão) e» é substituída pela expressão «está conforme em todos os aspetos ao modelo descrito na homologação UE (... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão) (CV*... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão)⁽³ⁱ⁾ emitida em (..... data de emissão) (CV*..... data de emissão)⁽³ⁱ⁾ e»;
- ii) No MODELO B — Secção 1, a expressão «está conforme em todos os aspetos ao modelo descrito na homologação UE (... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão) emitida em (..... data de emissão) e» é substituída pela expressão «está conforme em todos os aspetos ao modelo descrito na homologação UE (... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão) (CV*... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão)⁽³ⁱ⁾ emitida em (..... data de emissão) (CV*..... data de emissão)⁽³ⁱ⁾ e»;
- iii) No MODELO C — Secção 1, a expressão «está conforme em todos os aspetos ao modelo descrito na homologação UE (... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão) emitida em (..... data de emissão) e» é substituída pela expressão «está conforme em todos os aspetos ao modelo descrito na homologação UE (... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão) (CV*... número de homologação, incluindo o número de eventual extensão)⁽³ⁱ⁾ emitida em (..... data de emissão) (CV*..... data de emissão)⁽³ⁱ⁾ e»;
- iv) Na secção 2, o título «Secção 2» é substituído pelo seguinte:

«SECÇÃO 2⁽⁰⁾»;

(v) Na secção 2, a entrada 4.0.1 passa a ter a seguinte redação:

«4.0.1.	Fase ambiental: Euro (3/4/5) ⁽¹⁾ »
---------	---

vi) Na secção 2, as entradas 4.0.2, 4.0.2.1 e 4.0.2.2 são suprimidas;

vii) Na secção 2, são inseridas as seguintes entradas 4.0.6 a 4.0.6.3 após a entrada 4.0.1:

«4.0.6.	Nível sonoro medido de acordo com ^(m) :
4.0.6.1.	Imobilizado: dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾ à velocidade do motor: min ⁻¹ (CV*: min ⁻¹) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.2.	Em movimento: dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.3.	Valor-limite para L _{urban} ⁽³ⁱ⁾ : dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾ ;

viii) Na secção 2, a entrada 3.2.15.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.15.1.	Ensaio do tipo I: Emissões do tubo de escape após arranque a frio, incluindo o fator de deterioração, se aplicável:		
	CO:	mg/km	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC:	mg/km	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NMHC:	mg/km ⁽³⁾	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NOx:	mg/km	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC + NOx:	mg/km ⁽³⁾	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	PM:	mg/km ⁽³⁾	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾ »

ix) Na secção 2, a rubrica «Eficiência energética», incluindo todas as entradas, passa a ter a seguinte redação:

«Eficiência energética^{(m)(o)}:

4.0.2.	Consumo de combustível ^{(3)(q)} :	l ou kg/100 km	(CV*: ... l ou kg/100 km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	Emissões de CO ₂ ^{(3)(q)(m)} :	g/km	(CV*: ... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Consumo de energia ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*: ... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Autonomia elétrica ⁽³⁾ :	km	(CV*: ... km) ⁽³⁾⁽³ⁱ⁾ »

b) O apêndice 2 é alterado do seguinte modo:

i) A entrada 0.3 passa a ter a seguinte redação:

«0.3.	Categoria, subcategoria e subsubcategoria do veículo ^{(6)(u)} : ...»
-------	---

ii) A rubrica «Eficiência energética», incluindo todas as entradas, passa a ter a seguinte redação:

«Eficiência energética:

4.0.2.	Consumo de combustível ^{(3)(q)} :	l ou kg/100 km	(CV*: ... l ou kg/100 km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	Emissões de CO ₂ ^{(3)(q)(m)} :	g/km	(CV*: ... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Consumo de energia ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*: ... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Autonomia elétrica ⁽³⁾ :	km	(CV*: ... km) ⁽³⁾⁽³ⁱ⁾ »

c) As notas explicativas referentes ao anexo IV são alteradas do seguinte modo:

i) A nota explicativa (9) passa a ter a seguinte redação:

«(9) Indicar os seguintes valores consoante a categoria do veículo:

- para as (sub)categorias: L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: a velocidade máxima do veículo medida;
- para as (sub)categorias L3e, L4e, L5e, L7e-A e L7e-B2: a velocidade máxima de projeto.
- para velocípedes concebidos para se pedalar (velocípede com motor) (L1e): suprimir esta entrada do certificado de conformidade»;

- ii) A nota explicativa (n) é suprimida;
- iii) A nota explicativa (o) passa a ter a seguinte redação:
- «(o) Arredondar os valores para o número inteiro mais próximo em dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm, mm, kg, km e km/h; para a décima mais próxima, em kW, l/ 100 km, kg/ 100 km, m³/ 100 km e em % vol.; e para a centésima mais próxima em kW/kg e m⁻¹.»;
- iv) A nota explicativa (p) é suprimida;
- v) a segunda nota explicativa (s) sob a nota explicativa (t) é suprimida;
- vi) É inserida a seguinte nota explicativa (u):
- «(u) A informação contida nesta entrada deve constar da entrada n.º 04. «Categoria de veículo» dos certificados de conformidade emitidos em conformidade com o modelo estabelecido no anexo IV da Diretiva 2002/24/CE.»;
- vii) É inserida a seguinte nota explicativa (3r):
- «(3r) Aplicável apenas para os veículos da categoria L3e.»;
- 3) O anexo V é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto 3.1.6 passa a ter a seguinte redação:
- «3.1.6. A existência de medidas adotadas pelo fabricante para assegurar a rastreabilidade do veículo referidas no ponto 3.1.5 não tem de ser verificada na altura da homologação.»;
- b) O ponto 3.2.8 passa a ter a seguinte redação:
- «3.2.8. O número de identificação do veículo deve, se possível, ser apresentado numa única linha. Sempre que o NIV seja marcado em duas linhas, o início e fim do NIV devem ser delimitados por um símbolo à escolha do fabricante o qual não deverá ser nem uma letra maiúscula do alfabeto latino nem um algarismo árabe.»
- c) No apêndice 1, o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:
- «5. Exemplo para um motociclo L3e-A3 com informações adicionais relativas a um veículo convertido (CV), um motociclo L3e-A2, fora do retângulo claramente definido. Neste caso, para efeitos de uma modificação temporária e reversível, autorizada pelo fabricante, de um motociclo registado em primeiro lugar como motociclo L3e-A3, a fim de o registar a nível nacional após a sua conversão para uma configuração de desempenho médio L3e-A2 (p. ex. para condutores com uma carta de condução A2):

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4*168/2013*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) — 4 250 min⁻¹

max 352 kg

L3e-A2

e4*168/2013*2692

83 dB(A) — 3 750 min⁻¹

35 kW».

4) O anexo VI é alterado do seguinte modo:

a) No apêndice 1, secção III, a entrada 2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.1.	A homologação é concedida em conformidade com o artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e a validade da homologação é assim limitada a dd/mm/aa ⁽⁶⁾ .»
-------	--

b) O apêndice 2 é alterado do seguinte modo:

i) Na secção III, a entrada 4.1 passa a ter a seguinte redação:

«4.1.	A homologação é concedida em conformidade com o artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e a validade da homologação é assim limitada a dd/mm/aa ⁽⁶⁾ .»
-------	--

ii) Na secção III, o primeiro travessão da rubrica «NB:» passa a ter a seguinte redação:

«— se este modelo for utilizado para a homologação de um veículo como uma isenção para novas tecnologias ou novos conceitos, nos termos do artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, o título do certificado deve ser «CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO UE PROVISÓRIO DE VEÍCULO COMPLETO VÁLIDO APENAS NO TERRITÓRIO DE ...⁽⁵⁾». O certificado de homologação provisório deve também especificar as restrições quanto à validade e as derrogações que foram aplicadas em conformidade com o artigo 30.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013.»

iii) As notas explicativas relativas ao apêndice 2 passam a ter a seguinte redação:

«Notas explicativas referentes ao apêndice 2

(Notas de pé de página e explicações que não devem constar do certificado de homologação)

- 1) Riscar o que não interessa.
- 2) Indicar o código alfanumérico Modelo-Variante-Versão ou «MVV» atribuído a cada modelo, variante e versão, tal como definido no ponto 2.3 da parte B do anexo I.
- 3) Classificadas em conformidade com o artigo 4.º e o anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013, o código deve ser indicado, por exemplo, «L3e-A1E», para os motociclos de «enduro» de baixo desempenho.
- 4) Ver secção 2.
- 5) Indicar o Estado-Membro.
- 6) Aplicável apenas à homologação de veículos como uma derrogação relativa a novas tecnologias ou novos conceitos, em conformidade com o artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013.
- 7) Aplicável apenas à homologação nacional de pequenas séries, em conformidade com o artigo 42.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013.
- 8) Indicar apenas a última alteração em caso de alteração de um ou mais artigos do Regulamento (UE) n.º 168/2013, em função da alteração para que foi pedida a homologação UE.»;

c) No apêndice 4, na secção II, são inseridos os seguintes pontos 4-A e 4-A.1 antes da entrada 5:

«4-A.	A homologação é concedida/estendida/recusada/revogada ⁽¹⁾
4-A.1.	A homologação é concedida em conformidade com o artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e a validade da homologação é assim limitada a dd/mm/aa ⁽⁵⁾ .»

d) A secção II do apêndice 5 é alterada do seguinte modo:

i) São inseridas as seguintes entradas 4-A e 4-A.1 antes da entrada 5.:

«4-A.	A homologação é concedida/estendida/recusada/revogada ⁽¹⁾
4-A.1.	A homologação é concedida em conformidade com o artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e a validade da homologação é assim limitada a dd/mm/aa ⁽⁵⁾ .»

ii) A entrada 5 passa a ter a seguinte redação:

«5.	Restrições de validade ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	--

iii) A entrada 6 passa a ter a seguinte redação:

«6.	Derrogações aplicadas ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	---

5) O anexo VII é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 4, é suprimido o quadro 1;

b) O ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Codificação para o sistema de numeração dos certificados de homologação UE de sistemas, componentes e unidades técnicas

Quadro 1

Codificação para o sistema de numeração dos certificados de homologação UE de sistemas, componentes e unidades técnicas

LISTA I — Requisitos em matéria de proteção do ambiente e de desempenho da unidade de propulsão		
Sistema ou componente/unidade técnica (UT)	Regulamento Delegado (UE) da Comissão n.º	Carácter alfanumérico
Sistema: emissões de motor (fase Euro 4)	134/2014	A1
Sistema: emissões de motor (fase Euro 5)	134/2014	A2
Sistema: cárter (pontos 1.3.1. e 1.3.2.) e emissões por evaporação (pontos 1.4.1 a 1.4.3 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	134/2014	B1
Sistema: cárter (pontos 1.3.1 e 1.3.2) e emissões por evaporação (pontos 1.4.4 a 1.4.6 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	134/2014	B2
Sistema: cárter (pontos 1.3.1 e 1.3.2) e emissões por evaporação (pontos 1.4.7 a 1.4.8 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	134/2014	B3
Sistema: aspetos ambientais do sistema de diagnóstico a bordo (OBD de fase I: ver pontos 1.8.1 e 1.8.2 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	134/2014	C1

LISTA I — Requisitos em matéria de proteção do ambiente e de desempenho da unidade de propulsão

Sistema ou componente/unidade técnica (UT)	Regulamento Delegado (UE) da Comissão n.º	Caráter alfanumérico
Sistema: aspetos ambientais do sistema de diagnóstico a bordo (OBD de fase II: ver ponto 1.8.3 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	134/2014	C2
Sistema: nível sonoro	134/2014	D
Sistema: desempenho da unidade de propulsão	134/2014	E
Sistema: binário máximo e potência útil máxima de uma unidade de propulsão	134/2014	E1
UT: Dispositivo de controlo da poluição	134/2014	F
UT: dispositivo de redução do ruído	134/2014	G
UT: dispositivo de escape (dispositivo de controlo da poluição e dispositivo de redução do ruído)	134/2014	H

LISTA II — Requisitos de segurança funcional do veículo

Sistema ou componente/unidade técnica (UT)	Regulamento Delegado (UE) da Comissão n.º	Caráter alfanumérico
Sistema: travagem	3/2014	J
Sistema: instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa	3/2014	K
Sistema: proteção em caso de capotagem (ROPS)	3/2014	L
Sistema: montagem dos pneus	3/2014	M
Sistema: instalação de avisadores sonoros	3/2014	AA
Sistema: instalação de vidraças, limpa-para-brisas e dispositivos de degelo e de desembaciamento	3/2014	AB
Sistema: identificação dos comandos, avisadores e indicadores	3/2014	AC
Sistema: fixações dos cintos de segurança	3/2014	AD
Sistema: capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem	3/2014	AE
Sistema: proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios de cabeça e portas do veículo	3/2014	AF
Componente/UT: avisador sonoro	3/2014	N

LISTA II — Requisitos de segurança funcional do veículo

Sistema ou componente/unidade técnica (UT)	Regulamento Delegado (UE) da Comissão n.º	Carácter alfanumérico
Componente/UT: para-brisas não de vidro	3/2014	O
Componente/UT: lava para-brisas	3/2014	P
Componente/UT: dispositivo para a visibilidade à retaguarda	3/2014	Q
Componente/UT: cintos de segurança	3/2014	R
Componente/UT: lugares sentados (selim e banco):	3/2014	S

Lista III — Construção dos veículos e requisitos gerais de homologação

Sistema ou componente/unidade técnica (UT)	Regulamento Delegado (UE) da Comissão n.º	Carácter alfanumérico
Sistema: aspetos funcionais do sistema de diagnóstico a bordo (OBD de fase I: ver pontos 1.8.1 e 1.8.2 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	44/2014	T1
Sistema: aspetos funcionais do sistema de diagnóstico a bordo (OBD de fase II: ver ponto 1.8.3 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013)	44/2014	T2
UT: dispositivos de engate de reboque	44/2014	U
UT: dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada	44/2014	V
UT: pegas para passageiros	44/2014	W
UT: apoios de pés	44/2014	X
UT: carro lateral	44/2014	Y
UT: reservatório de combustível	44/2014	Z»

6) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2.2.1.3.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.2.1.3.3. Resultados do ensaio de tipo II⁽³⁾:

Quadro 5-2:

Resultados do ensaio de tipo II

Ensaio	HC (ppm)	CO: (% vol.)	Lambda	Velocidade do motor (min-)	Temperatura do óleo do motor (K)	Coefficiente do valor de absorção medido e corrigido (m ⁻¹)
PI: Ensaio em marcha lenta sem carga						—
PI: Ensaio em marcha acelerada sem carga						—
CI — ensaio de aceleração livre/resultados dos ensaios de opacidade dos fumos	—	—	—	—	—	»

b) Os pontos 2.2.1.8.6 e 2.2.1.8.7 passam a ter a seguinte redação:

«2.2.1.8.6. Emissões de CO₂ e consumo de combustível⁽³⁾

Quadro 5-8:

Quadro de resultados dos ensaios de tipo VII para propulsões equipadas unicamente com um motor de combustão ou equipados com propulsão híbrido-elétrica não recarregável do exterior (NOVC)

Resultados dos ensaios de tipo VII (TR _{TTVII})	Ensaio n.º	CO ₂ (g/km)	Consumo de combustível (l/100km) ou (kg/100 km)
TR _{TTI} medido x ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾	1		
	2		
	3		
TR _{TTI} média medida ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾			
K ₁ ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱⁱ⁾ ^(v) (não unitário)			
TR _{TTVIIx} ⁽ⁱ⁾ ^(iv) = K ₁ · TR _{TTI} medido x média			
CO ₂ e consumo de combustível declarado pelo fabricante	—		

⁽ⁱ⁾ Se for caso disso.

⁽ⁱⁱ⁾ Arredondar para 2 casas decimais.

⁽ⁱⁱⁱ⁾ Arredondar para quatro casas decimais

^(iv) Arredondar para 0 casas decimais

^(v) Indicar K₁ = 1 no caso de:

- a) o veículo **não** estar equipado com um sistema de redução das emissões de regeneração periódica; ou
 b) o veículo **não** ser um veículo híbrido-elétrico.

2.2.1.8.7. Emissões de CO₂ /consumo de combustível (valores declarados pelo fabricante)⁽³⁾

Consumo de energia elétrica e autonomia elétrica⁽³⁾:

Quadro 5-9:

Quadro de resultados de ensaios de tipo VII para veículos de propulsão exclusivamente elétrica ou não-recarregáveis do exterior (NOVC) equipados com um motor elétrico como propulsão

	Consumo de energia elétrica medido (Wh/km)	Consumo de energia elétrica declarado (Wh/km)	Autonomia elétrica medida (km)	Autonomia elétrica declarada (km)
Grupo motopropulsor exclusivamente elétrico				
Veículos de tração híbrido-elétrica NOVC				»;

c) No ponto 2.2.1.10.9, o quadro 5-13 passa a ter a seguinte redação:

«Quadro 5-13

Requisitos dos resultados de ensaios no que respeita ao nível sonoro

Nível das emissões sonoras	Euro 4		Euro 5
Valores-limite do nível sonoro	Anexo VI, parte D, do Regulamento (UE) n.º 168/2013	Valores-limite de nível sonoro da UNECE equivalentes aos do anexo VI, parte D, do Regulamento (UE) n.º 168/2013	Anexo VI, parte D, do Regulamento (UE) n.º 168/2013
Requisitos de ensaio	Anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013	Regulamentos da UNECE a que é feita referência no anexo VI, parte D, do Regulamento (UE) n.º 168/2013	Regulamentos da UNECE a que é feita referência no anexo VI, parte D, do Regulamento (UE) n.º 168/2013

Requisitos administrativos para subcategorias de veículos no que diz respeito ao nível sonoro:

(Sub)categorias de veículos		
L1e, L6e-A	Anexo I do Regulamento n.º 63 da UNECE	Regulamento n.º 63 da UNECE
L3e-A3	Anexo I do Regulamento n.º 41 da UNECE	Regulamento n.º 41 da UNECE
L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Anexo I do Regulamento n.º 9 da UNECE	Regulamento n.º 9 da UNECE
Dispositivos de redução do ruído de escape de substituição de todas as categorias	Anexo I do Regulamento n.º 92 da UNECE	Regulamento n.º 92 da UNECE»

d) No ponto 2.2.1.10.11, o quadro 5-14 passa a ter a seguinte redação:

«Quadro 5-14

Resultados dos ensaios de nível sonoro de Euro 4 ou de Euro 5

Categoria do veículo	Classe de propulsão	Valores-limite do nível sonoro de Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / Resultados dos ensaios Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & XEU4 (% de SL_{EU4})	Ensaio de nível sonoro de Euro 4 Procedimento	Valores-limite do nível sonoro de Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / Resultados dos ensaios Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & XEU5 (% de SL_{EU5})	Procedimento de ensaio de nível sonoro de Euro 5
L1e-A	PI/CI/Híbrido	SL_{EU4} :63	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 63	SL_{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 63
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L1e-B	PI / CI / Híbrido $v_{max} \leq 25$ km/h	SL_{EU4} :66		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
	PI / CI / Híbrido $v_{max} \leq 45$ km/h	SL_{EU4} :71		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

Categoria do veículo	Classe de propulsão	Valores-limite do nível sonoro de Euro 4 SL _{EU4} (dB(A)) / Resultados dos ensaios Euro 4 TR _{TTI} ^{XEU4} (dB(A)) & (% de SL _{EU4})	Ensaio de nível sonoro de Euro 4 Procedimento	Valores-limite do nível sonoro de Euro 5 SL _{EU5} (dB(A)) / Resultados dos ensaios Euro 5 TR _{TTI} ^{XEU5} (dB(A)) & (% de SL _{EU5})	Procedimento de ensaio de nível sonoro de Euro 5
L2e	PI / CI / Híbrido	SL _{EU4} :76	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 9	SL _{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 9
		STR _{EU4} :		STR _{EU5} :	
L3e	PI / CI / Híbrido PMR ≤ 25	SL _{EU4} :73	Regulamento UNECE n.º 41	SL _{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 41
		TR _{TTIXEU4} :		TR _{TTIXEU5} :	
	PI / CI / Híbrido 25 < PMR ≤ 50	SL _{EU4} :74		SL _{EU5} :	
		STR _{EU4} :		STR _{EU5} :	
	PI / CI / Híbrido PMR > 50	SL _{EU4} :77		SL _{EU5} :	
		TR _{TTIXEU4} :		TR _{TTIXEU5} :	
L4e	PI / CI / Híbrido	SL _{EU4} :80	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 9	SL _{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 9
		TR _{TTIXEU4} :		TR _{TTIXEU5} :	
L5e-A	PI / CI / Híbrido	SL _{EU4} :80	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 9	SL _{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 9
		STR _{EU4} :		STR _{EU5} :	
L5e-B	PI / CI / Híbrido	SL _{EU4} :80	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 9	SL _{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 9
		STR _{EU4} :		STR _{EU5} :	
L6e-A	PI / CI / Híbrido	SL _{EU4} :80	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 63	SL _{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 63
		TR _{TTIXEU4} :		TR _{TTIXEU5} :	

Categoria do veículo	Classe de propulsão	Valores-limite do nível sonoro de Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / Resultados dos ensaios Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ & $TR_{TTIXEU4}^{XEU4}$ (dB(A)) & (% de SL_{EU4})	Ensaio de nível sonoro de Euro 4 Procedimento	Valores-limite do nível sonoro de Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / Resultados dos ensaios Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ & $TR_{TTIXEU5}^{XEU5}$ (dB(A)) & (% de SL_{EU5})	Procedimento de ensaio de nível sonoro de Euro 5
L6e-B	PI / CI / Híbrido	$SL_{EU4}:80$	Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão Anexo VIII / Regulamento UNECE n.º 9	SL_{EU5} :	Regulamento UNECE n.º 9»
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L7e-A	PI / CI / Híbrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L7e-B	PI / CI / Híbrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L7e-C	PI / CI / Híbrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

e) Os pontos 2.2.1.10.12 e 2.2.1.10.13 passam a ter a seguinte redação:

«2.2.1.10.12.	Nível sonoro quando imobilizado: dB(A) à velocidade do motor: min ⁻¹
2.2.1.10.13.	Dispositivos de redução do ruído de substituição, marcas e tipos ⁽³⁾ :»;

f) É inserido o seguinte ponto 2.2.1.10.14:

«2.2.1.10.14.	Localização do número de homologação (acrescentar desenhos, fotografias) ⁽³⁾ :».
---------------	---

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1826 DA COMISSÃO**de 14 de outubro de 2016****relativo à não aprovação da substância ativa triciclazole, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à colocação de produtos fitofarmacêuticos no mercado****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativo à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado e que revoga as Diretivas 79/117/CEE e 91/414/CEE do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 13.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1107/2009, de 21 de dezembro de 2012, a Itália recebeu um pedido da empresa Dow AgroSciences para a aprovação da substância ativa triciclazole.
- (2) Em conformidade com o artigo 9.º, n.º 3, do mesmo regulamento, em 4 de fevereiro de 2013, o Estado-Membro relator informou o requerente, os restantes Estados-Membros, a Comissão e a Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (a seguir designada «Autoridade») da admissibilidade do pedido.
- (3) Os efeitos da substância ativa em causa na saúde humana e animal e no ambiente foram avaliados em conformidade com as disposições do artigo 11.º, n.os 2 e 3, do referido regulamento no que respeita à utilização proposta pelo requerente. Em 7 de janeiro de 2014, o Estado-Membro relator apresentou à Comissão e à Autoridade o projeto de relatório de avaliação.
- (4) A Autoridade procedeu de acordo com o disposto no artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1107/2009. Em conformidade com o artigo 12.º, n.º 3, do mesmo regulamento, solicitou ao requerente a apresentação de informações adicionais aos Estados-Membros, à Comissão e à Autoridade. A avaliação dessas informações adicionais pelo Estado-Membro relator foi apresentada à Autoridade sob a forma de projeto de relatório de avaliação atualizado.
- (5) O projeto de relatório de avaliação foi analisado pelos Estados-Membros e pela Autoridade. Em 18 de fevereiro de 2015, a Autoridade apresentou à Comissão as suas conclusões sobre a avaliação dos riscos relativa à substância ativa triciclazole ⁽²⁾. A Autoridade concluiu que a avaliação do potencial genotóxico e cancerígeno da substância não era concludente e que, por conseguinte, não era possível estabelecer valores de referência (DDA, DAR e NAEO) para utilização na avaliação do risco para a saúde humana. Consequentemente, a avaliação dos riscos para operadores, trabalhadores, transeuntes, residentes e consumidores não pôde ser completada. Concluiu, além disso, que o material de ensaio utilizado nos estudos de toxicidade não era representativo das especificações técnicas propostas para a substância ativa e as impurezas associadas. Além disso, não foi possível concluir determinadas áreas da avaliação, incluindo o potencial do triciclazole para atuar como desregulador endócrino e o potencial de contaminação das águas subterrâneas por metabolitos cuja relevância toxicológica é desconhecida.
- (6) A Comissão convidou o requerente a apresentar os seus comentários sobre as conclusões da Autoridade e, em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1107/2009, sobre o projeto de relatório de revisão. O requerente enviou os seus comentários, que foram objeto de uma análise atenta.
- (7) Todavia, apesar dos argumentos apresentados pelo requerente, não puderam resolver-se os aspetos preocupantes mencionados no considerando 5.

⁽¹⁾ JO L 309 de 24.11.2009, p. 1.⁽²⁾ EFSA Journal 2015;13(2): 4032, disponível em linha: www.efsa.europa.eu/efsajournal

- (8) Por conseguinte, não se demonstrou ser de esperar que os critérios de aprovação previstos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009 sejam cumpridos no que diz respeito a uma ou mais utilizações representativas de pelo menos um produto fitofarmacêutico que contenha triciclazole. A substância ativa triciclazole não deve, pois, ser aprovada nos termos do disposto no artigo 13.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.
- (9) O presente regulamento não impede a apresentação de um novo pedido relativo ao triciclazole nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.
- (10) O Comité Permanente dos Vegetais, Animais e Alimentos para Consumo Humano e Animal não emitiu parecer no prazo fixado pelo seu presidente. Considerou-se necessário um ato de execução, cujo projeto foi apresentado pelo presidente ao comité de recurso para nova deliberação. O comité de recurso não emitiu nenhum parecer,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não aprovação da substância ativa

A substância ativa triciclazole não é aprovada.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Bruxelas, em 14 de outubro de 2016.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1827 DA COMISSÃO**de 14 de outubro de 2016****que altera pela 255.ª vez o Regulamento (CE) n.º 881/2002 do Conselho que impõe certas medidas restritivas específicas contra determinadas pessoas e entidades associadas às organizações EIL (Daexe) e Alcaida**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 881/2002 do Conselho, de 27 de maio de 2002, que impõe certas medidas restritivas específicas contra determinadas pessoas e entidades associadas às organizações EIL (Daexe) e Alcaida⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º-A, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 contém a lista das pessoas, grupos e entidades abrangidos pelo congelamento de fundos e de recursos económicos previsto no referido regulamento.
- (2) Em 11 de outubro de 2016, o Comité de Sanções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) decidiu retirar uma pessoa singular e alterar uma entidade da lista das pessoas, grupos e entidades a que é aplicável o congelamento de fundos e de recursos económicos. O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 deve, por conseguinte, ser atualizado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 14 de outubro de 2016.

*Pela Comissão**Em nome do Presidente,**Chefe em exercício do Serviço dos Instrumentos de Política Externa*

⁽¹⁾ JO L 139 de 29.5.2002, p. 9.

ANEXO

O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 é alterado do seguinte modo:

1) Na rubrica «Pessoas singulares», é suprimida a seguinte entrada:

«Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi (também conhecido por (a) Nasir al-Wahishi, (b) Abu Basir Nasir al-Wahishi, (c) Naser Abdel Karim al-Wahishi, (d) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, (e) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, (f) Nasser Abdul-karim Abdullah al-Wouhichi, (g) Abu Baseer al-Wehaishi, (h) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, (i) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, (j) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, (k) Abu Basir, (l) Abu Bashir). Data de nascimento: (a) 1.10.1976, (b) 8.10.1396 (calendário da Hégira). Local de nascimento: Iémen. Nacionalidade: iemenita. Passaporte n.º: 40483 (passaporte iemenita emitido em 5.1.1997). Informações suplementares: Alegadamente falecido no Iémen, em junho de 2015. Data da designação referida no artigo 7.º-D, n.º 2, alínea i): 19.1.2010.»

2) Na rubrica «Pessoas singulares», é alterada a seguinte entrada:

«Yazid Sufaat (também conhecido por (a) Joe, (b) Abu Zufar). Endereço: Taman Bukit Ampang, Selangor, Malásia. Data de nascimento: 20.1.1964. Local de nascimento: Johor, Malásia. Nacionalidade: malaia. Passaporte n.º: A 10472263. N.º de identificação nacional: 640120-01-5529. Data da designação em conformidade com o artigo 2.º-A, n.º 4, alínea b): 9.9.2003.» passa a ter a seguinte redação:

«Yazid Sufaat (também conhecido por (a) Joe, (b) Abu Zufar). Endereço: (a) Taman Bukit Ampang, Selangor, Malásia (endereço anterior) (b) Malásia (detido desde 2013). Data de nascimento: 20.1.1964. Local de nascimento: Johor, Malásia. Nacionalidade: malaia. Passaporte n.º: A 10472263. N.º de identificação nacional: 640120-01-5529. Data da designação referida no artigo 7.º-D, n.º 2, alínea i): 9.9.2003.»

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1828 DA COMISSÃO**de 14 de outubro de 2016****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001, (CE) n.º 1234/2007 do Conselho ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos sectores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no Anexo XVI, parte A.
- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 14 de outubro de 2016.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Jerzy PLEWA

Diretor-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural

⁽¹⁾ JO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	MA	124,5
	ZZ	124,5
0707 00 05	TR	145,2
	ZZ	145,2
0709 93 10	TR	138,5
	ZZ	138,5
0805 50 10	AR	92,2
	CL	85,2
	TR	90,3
	UY	31,0
	ZA	94,7
	ZZ	78,7
	ZZ	78,7
0806 10 10	BR	285,5
	EG	169,2
	TR	144,7
	ZZ	199,8
0808 10 80	AR	191,8
	AU	196,9
	BR	124,9
	CL	154,5
	NZ	145,5
	ZA	112,2
	ZZ	154,3
	ZZ	154,3
0808 30 90	CN	59,0
	TR	134,9
	ZZ	97,0

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (UE) n.º 1106/2012 da Comissão, de 27 de novembro de 2012, que executa o Regulamento (CE) n.º 471/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas comunitárias do comércio externo com países terceiros, no que respeita à atualização da nomenclatura dos países e territórios (JO L 328 de 28.11.2012, p. 7). O código «ZZ» representa «outras origens».

RETIFICAÇÕES**Retificação do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 158 de 15 de junho de 2016)

Na página 37, no anexo, no ponto 6.1.1.2, n.º 4:

onde se lê: «4. Casos específicos descritos no ponto 7.2.9.»,

deve ler-se: «4. Casos específicos descritos no ponto 7.6.».

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT