



Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) 2019/620 da Comissão, de 17 de abril de 2019, que concede a Cabo Verde uma derrogação temporária das regras de origem preferencial estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2015/2446, no que diz respeito às preparações ou conservas de filetes de sarda e cavala e às preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2019/621 da Comissão, de 17 de abril de 2019, relativo às informações técnicas necessárias para a inspeção técnica dos itens a inspecionar, à aplicação dos métodos de inspeção recomendados, e que estabelece normas pormenorizadas relativas ao formato dos dados e aos procedimentos de acesso às informações técnicas relevantes⁽¹⁾ 5
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2019/622 da Comissão, de 17 de abril de 2019, que altera pela 299.^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 29

DECISÕES

- ★ Decisão de Execução (UE) 2019/623 da Comissão, de 16 de abril de 2019, relativa à prorrogação da ação empreendida pelo Serviço Público Federal belga para a Saúde, Segurança da Cadeia Alimentar e Ambiente que autoriza a disponibilização no mercado e a utilização do produto biocida Phostoxin em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho [notificada com o número C(2019) 2828] 31

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/620 DA COMISSÃO

de 17 de abril de 2019

que concede a Cabo Verde uma derrogação temporária das regras de origem preferencial estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2015/2446, no que diz respeito às preparações ou conservas de filetes de sarda e cavala e às preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 64.º, n.º 6, e artigo 66.º, alínea b),

Considerando o seguinte:

- (1) Cabo Verde é um país que beneficia do sistema de preferências generalizadas («SPG») nos termos do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. Através do Regulamento de Execução (UE) n.º 439/2011 da Comissão ⁽³⁾, foi concedida a Cabo Verde uma derrogação ao Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão ⁽⁴⁾, no que diz respeito à definição da noção de produtos originários utilizada para efeitos do SPG. A derrogação dizia respeito a volumes anuais de 2 500 toneladas de preparações e conservas de filetes de sarda e cavala, e de 875 toneladas de preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu. Ao abrigo da derrogação, e dentro dos limites dessas quantidades, estes produtos foram considerados originários de Cabo Verde mesmo que fossem produzidos a partir de matérias não originárias, apesar de serem produzidos em Cabo Verde. Tendo sido prorrogada três vezes, a derrogação expirou em 31 de dezembro de 2018 ⁽⁵⁾.
- (2) Por carta de 22 de outubro de 2018, Cabo Verde apresentou um pedido de prorrogação dessa derrogação, para os mesmos volumes anuais, na pendência da entrada em vigor do novo Acordo de Parceria Económica («APE») entre a União e a África Ocidental, rubricado em 30 de junho de 2014. Por força das suas regras de cumulação, o APE permitirá que a indústria transformadora da pesca de Cabo Verde cumpra as regras de origem preferencial utilizando peixe originário de outros Estados da África Ocidental.
- (3) Desde 2008, as quantidades totais anuais objeto da derrogação concedida a Cabo Verde contribuíram, em grande medida, para a melhoria da situação no setor de transformação da pesca de Cabo Verde. Essas quantidades também contribuíram, em certa medida, para a revitalização da frota de pequenos navios de pesca de Cabo Verde, que assume uma importância vital para o país.

⁽¹⁾ JO L 269 de 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à aplicação de um sistema de preferências pautais generalizadas e que revoga o Regulamento (CE) n.º 732/2008 do Conselho (JO L 303 de 31.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 439/2011 da Comissão, de 6 de maio de 2011, que derroga o Regulamento (CEE) n.º 2454/93 no respeitante à definição da noção de produtos originários para fins do sistema de preferências generalizadas, de forma a ter em conta a situação especial de Cabo Verde em relação às exportações de certos produtos da pesca para a União Europeia (JO L 119 de 7.5.2011, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO L 253 de 11.10.1993, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/968 da Comissão, de 8 de junho de 2017, que concede a Cabo Verde uma derrogação temporária das regras de origem preferencial estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2015/2446, no que diz respeito às preparações ou conservas de filetes de sarda e cavala e às preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu (JO L 146 de 9.6.2017, p. 13).

- (4) Os argumentos apresentados no pedido demonstram que, sem a derrogação, a capacidade de a indústria transformadora da pesca cabo-verdiana continuar a exportar para a União ao abrigo do SPG ver-se-ia significativamente afetada, o que poderia contrariar a continuação do desenvolvimento da frota de Cabo Verde no que toca à pesca de pequenos pelágicos.
- (5) É necessário mais tempo para consolidar os resultados já obtidos por Cabo Verde no que respeita aos seus esforços para revitalizar a sua frota de pesca local. A derrogação permitirá que Cabo Verde possa dispor do tempo suficiente para se preparar para o cumprimento das regras em matéria de obtenção da origem preferencial.
- (6) Tendo em conta o caráter temporário das derrogações concedidas no respeitante à definição da noção de produtos originários, a derrogação deve ser concedida por um período de dois anos, na pendência da entrada em vigor do APE entre a União e a África Ocidental, em relação às quantidades anuais de 2 500 toneladas de preparações e conservas de filetes de sarda e cavala, e de 875 toneladas de preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu. No entanto, a derrogação deve cessar no dia imediatamente anterior à data de entrada em vigor do APE com a África Ocidental, caso esta ocorra até 31 de dezembro de 2020.
- (7) As quantidades indicadas no anexo do presente regulamento são geridas em conformidade com os artigos 49.º a 54.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão (6), que regem a gestão dos contingentes pautais.
- (8) A derrogação deve ser concedida na condição de as autoridades aduaneiras de Cabo Verde tomarem as medidas necessárias para efetuarem controlos quantitativos das exportações dos produtos objeto de derrogação, e comunicarem à Comissão uma relação das quantidades relativamente às quais foram emitidos certificados de origem, formulário A, em conformidade com o presente regulamento, bem como os números de ordem desses certificados. Se o sistema do exportador registado (REX), em conformidade com o artigo 79.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, entrar em vigor em Cabo Verde em 2019, a mesma regra deve ser igualmente aplicável aos atestados de origem emitidos pelos exportadores registados.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento devem entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, de modo a ter em conta a situação de Cabo Verde e a permitir que este país utilize a derrogação o mais rapidamente possível.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Código Aduaneiro,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em derrogação do disposto no artigo 41.º, alínea b), e no artigo 45.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão (7), as preparações ou conservas de filetes de sarda e cavala e as preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu do código NC 1604 15 11, ex 1604 19 97 e 1604 20 90 produzidas em Cabo Verde a partir de peixe não originário são consideradas originárias de Cabo Verde, nos termos dos artigos 2.º, 3.º e 4.º do presente regulamento.

Artigo 2.º

1. A derrogação é aplicável aos produtos que tenham sido exportados de Cabo Verde e declarados para introdução em livre prática na União, durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2019 e:
 - a) 31 de dezembro de 2020; ou
 - b) o dia imediatamente anterior à data de entrada em vigor do Acordo de Parceria Económica entre a União e a África Ocidental, rubricado em 30 de junho de 2014 («APE»), se este entrar em vigor até 31 de dezembro de 2020.
2. A derrogação é aplicável aos produtos até ao limite anual estabelecido no anexo.
3. A aplicação da derrogação depende do cumprimento das condições previstas no artigo 43.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446.

(6) Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

(7) Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

Artigo 3.º

As quantidades indicadas no anexo do presente regulamento são geridas em conformidade com os artigos 49.º a 54.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, que regem a gestão dos contingentes pautais.

Artigo 4.º

A concessão da derrogação fica subordinada às seguintes condições:

1. As autoridades aduaneiras de Cabo Verde devem adotar as medidas necessárias para efetuar os controlos quantitativos das exportações dos produtos referidos no artigo 1.º
2. Na casa número 4 do certificado de origem, formulário A, emitido pelas autoridades competentes de Cabo Verde nos termos do presente regulamento, deve constar a seguinte menção: «Derrogação — Regulamento de Execução (UE) 2019/XXX da Comissão». Em caso de aplicação do sistema do exportador registado (REX) a Cabo Verde em 2019, essa menção deve ser indicada nos atestados de origem emitidos pelos exportadores registados.
3. As autoridades competentes de Cabo Verde devem comunicar trimestralmente à Comissão uma relação das quantidades relativamente às quais foram emitidos certificados de origem e/ou declarações de origem em conformidade com o presente regulamento, bem como os números de ordem desses documentos comprovativos.

Artigo 5.º

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

É aplicável a partir de 1 de janeiro de 2019.

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

Feito em Bruxelas, em 17 de abril de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Número de ordem	Código NC		Descrição das mercadorias	Períodos	Quantidade anual em peso líquido (toneladas)
09.1647	1604 15 11 ex 1604 19 97		Preparações ou conservas de filetes de sarda e cavala (<i>Scomber scombrus</i> , <i>Scomber japonicus</i> , <i>Scomber colias</i>)	1.1.2019 até à data determinada nos termos do artigo 2.º, n.º 1,	2 500 toneladas
09.1648	ex 1604 19 97 1604 20 90		Preparações ou conservas de filetes de judeu liso ou judeu (<i>Auxis thazard</i> , <i>Auxis rochei</i>)	1.1.2019 até à data determinada nos termos do artigo 2.º, n.º 1,	875 toneladas

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/621 DA COMISSÃO**de 17 de abril de 2019****relativo às informações técnicas necessárias para a inspeção técnica dos itens a inspecionar, à aplicação dos métodos de inspeção recomendados, e que estabelece normas pormenorizadas relativas ao formato dos dados e aos procedimentos de acesso às informações técnicas relevantes****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE, a fim de facilitar a inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques, a Comissão deve adotar atos de execução que definam o conjunto de informações técnicas necessárias para a inspeção dos itens a inspecionar e sobre a aplicação dos métodos de inspeção recomendados.
- (2) O anexo I da Diretiva 2014/45/UE estabelece os itens a inspecionar, no mínimo, as normas mínimas a utilizar e os métodos de ensaio recomendados.
- (3) A fim de facilitar a inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques, a Comissão deve também adotar normas pormenorizadas relativas ao formato dos dados e aos procedimentos de acesso às informações técnicas relevantes.
- (4) Os Estados-Membros podem excluir da inspeção técnica os veículos de duas ou três rodas — categorias de veículos L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³ — se tiverem sido adotadas medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária. No entanto, a fim de facilitar a introdução e harmonização das inspeções técnicas desses veículos, deve ser igualmente definido um conjunto de informações para orientação.
- (5) As obrigações e os requisitos estabelecidos no presente regulamento não devem afetar as obrigações e os requisitos estabelecidos nos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 ⁽²⁾ e (CE) n.º 595/2009 ⁽³⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (6) Os fabricantes devem dispor de tempo suficiente para aplicar as soluções em linha necessárias para disponibilizar as informações técnicas aos centros de inspeção e às autoridades competentes.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento são adotadas em conformidade com o parecer do comité criado nos termos do artigo 19.º, n.º 1, da Diretiva 2014/45/UE,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º**Objeto**

1. O presente regulamento estabelece as inspeções técnicas periódicas dos veículos a motor e seus reboques:

- a) o conjunto de informações técnicas relativas ao equipamento de travagem, à direção, à visibilidade, às luzes, aos refletores, ao equipamento elétrico, aos eixos, às rodas, aos pneus, à suspensão, ao quadro, aos acessórios do quadro, a outros equipamentos e às emissões, necessárias para a inspeção dos itens a inspecionar e relativas à aplicação dos métodos de inspeção recomendados, nos termos do anexo I, ponto 3, da Diretiva 2014/45/UE, e
- b) as normas pormenorizadas relativas ao formato dos dados e aos procedimentos de acesso às informações técnicas relevantes.

⁽¹⁾ JO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável aos veículos sujeitos a inspeções técnicas nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2014/45/UE, matriculados pela primeira vez ou postos em circulação pela primeira vez num Estado-Membro, a partir de 20 de maio de 2018.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva, na aceção dos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 ⁽⁴⁾ e (UE) n.º 168/2013 ⁽⁵⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho, e da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾;
- 2) «Representante do fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva, na aceção dos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 e (UE) n.º 168/2013, e da Diretiva 2007/46/CE;
- 3) «De leitura automática», um formato que possa ser lido diretamente por computador;
- 4) «Informação relativa à reparação e manutenção», as informações definidas nos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 e (UE) n.º 168/2013, e na Diretiva 2007/46/CE;
- 5) «Matrícula», a autorização administrativa para admitir em circulação rodoviária um veículo, na aceção do artigo 2.º, alínea b), da Diretiva 1999/37/CE do Conselho ⁽⁷⁾.

Artigo 4.º

Informações técnicas relativas ao veículo

As informações técnicas necessárias para a inspeção técnica constam do anexo do presente regulamento.

Artigo 5.º

Procedimentos de acesso às informações técnicas relativas ao veículo

1. As informações técnicas relativas ao veículo contidas no anexo do presente regulamento devem ser disponibilizadas aos centros de inspeção e às autoridades competentes, de forma não discriminatória, facilmente acessível, livre, atempada e coerente.
2. As informações técnicas devem ser disponibilizadas o mais tardar seis meses após a matrícula ou a entrada em circulação do veículo. Todavia, para os veículos matriculados ou que foram postos em circulação entre 20 de maio de 2018 e 20 de novembro de 2019, essas informações serão disponibilizadas em 20 de maio de 2020.
3. Em derrogação ao n.º 2, nos casos previstos no artigo 5.º, n.º 4, primeiro, segundo e quinto travessões, da Diretiva 2014/45/UE, o fabricante deve fornecer as informações técnicas ao centro de inspeção e à autoridade competente relevante, mediante pedido e sem demora.
4. O fabricante deve fornecer as alterações e os aditamentos subsequentes às informações técnicas referidas no n.º 1 aos centros de inspeção técnica e às autoridades competentes relevantes, ao mesmo tempo que são disponibilizadas as alterações e os aditamentos às informações técnicas relativas à reparação e manutenção do veículo.
5. As informações técnicas devem ser disponibilizadas na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro do centro de inspeção ou em qualquer outra língua acordada pela autoridade competente do Estado-Membro em causa.

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

⁽⁵⁾ 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 (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

6. Os fabricantes devem designar um ponto de contacto responsável pela concessão de acesso às informações técnicas relativas ao veículo. Os dados de contacto do ponto de contacto devem ser disponibilizados no sítio Web do fabricante. O ponto de contacto pode também ser o representante do fabricante.

7. A fim de assegurar que um centro de inspeção que solicite o acesso às informações técnicas relativas ao veículo seja autorizado em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2014/45/UE, os Estados-Membros ou as respetivas autoridades competentes devem prestar assistência ao fabricante, conforme adequado.

Artigo 6.º

Formato dos dados

1. As informações técnicas devem ser disponibilizadas pelo fabricante com base no número de identificação do veículo, em fonte aberta e formato de dados estruturados:

- a) Às autoridades competentes, a pedido, sob a forma de um conjunto de ficheiros de dados de leitura automática utilizáveis fora de linha; e
- b) Aos centros de inspeção e às autoridades competentes através de uma solução em linha. Ao utilizar uma solução em linha, as informações técnicas que o fabricante tem de fornecer num sítio Web, em simultâneo com uma parte das informações relativas à reparação e manutenção, devem ser disponibilizadas no mesmo formato. As demais informações técnicas relativas ao veículo devem ser disponibilizadas no formato de dados utilizado para informações semelhantes.

2. O fabricante pode desviar-se dos requisitos definidos no n.º 1, no que diz respeito aos veículos que recebam homologações individuais, nacionais ou em pequenas séries, como referido nos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 e (UE) n.º 168/2013, e na Diretiva 2007/46/CE, ou caso o fabricante não tenha de cumprir o disposto nos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (UE) n.º 167/2013 ou (UE) n.º 168/2013. No entanto, as informações devem ser fornecidas de forma facilmente acessível e coerente, que possa ser tratada mediante um esforço razoável.

3. No caso de veículos que recebam homologações fase a fase, mistas ou multifaseadas, como referido nos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 e (UE) n.º 168/2013, e na Diretiva 2007/46/CE, o fabricante responsável por uma dada fase de construção é responsável pela comunicação ao fabricante final das informações técnicas relativas ao veículo, respeitantes ao sistema, componente ou unidade técnica em questão, para essa dada fase. O fabricante final é responsável pela prestação das informações técnicas que digam respeito ao veículo acabado às autoridades competentes e aos centros de inspeção.

4. O n.º 3 não se aplica aos veículos que recebam homologações individuais, nacionais ou em pequenas séries, como referido nos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 e (UE) n.º 168/2013, e na Diretiva 2007/46/CE.

Artigo 7.º

Entrada em vigor e aplicação

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 20 de maio de 2020.

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

Feito em Bruxelas, em 17 de abril de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

- I. Para efeitos do presente anexo, entende-se por «instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo» as informações de diagnóstico básicas e as informações relativas ao ensaio de instalação, em especial:
- I.1. Descrição da localização da interface eletrónica do veículo e respetivo acesso específica do veículo.
- I.2. Informação sobre se o sistema específico é compatível com a interação de diagnóstico (S/N). Em caso afirmativo:
- I.2.1. Especificação de tipos de autocarros e protocolos específica do veículo
- I.2.2. Especificação dos parâmetros de comunicação do sistema/funcionamento inspecionados específica do veículo
- I.3. Informação sobre o sistema inicialmente instalado específica do veículo.
- II. A informação técnica do veículo relativa aos veículos da categoria L e aos veículos não incluídos no âmbito da Diretiva 2014/45/UE é fornecida a título indicativo.

2. INFORMAÇÕES PARA FINS DE ENSAIO

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM							
1.1. Estado mecânico e funcionamento							
1.1.1. Sistema de articulação do pedal/do manípulo dos travões de serviço	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.						
1.1.2. Estado do pedal/do manípulo e curso do dispositivo de acionamento do travão	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.						
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão de ar atingir valores de funcionamento seguros e o funcionamento do dispositivo de aviso, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	Pressão/máxima — mínima, em [bar] Ver UN R13 5.1.4.5.2		X			
		Pressão estática de encerramento da válvula de proteção multicircuitos [bar] Ver UN R13 5.1.4.5.2		X		X	

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa	Verificação do funcionamento							
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem							
1.1.6. Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem	Descrição geral do travão de estacionamento eletrónico	X	X				X
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem							
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque							
1.1.9. Depósito de pressão/acumulador de energia	Inspeção visual							
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem, se possível							
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem, se possível							
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem, se possível							
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	Método de avaliação do desgaste e do limite de desgaste <i>Ver UN R13 5.2.1.11.2 e 5.2.2.8.2.</i>	X	X	X	X		
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	Método de avaliação do desgaste e do limite de desgaste <i>Ver UN R13 5.2.1.11.2 e 5.2.2.8.2.</i>	X	X	X			
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem, se possível							

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem, se possível	Tipo de cilindro de travão Serviço/Estacionamento Curso máximo [mm] Comprimento da alavanca [mm] <i>Ver UN R13 5.1.4.5.2</i>		X	X		
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem, se possível	Pressão de entrada [bar]		X	X		
		Pressão de saída para x % da carga máxima por eixo [bar] <i>UN R13 anexo 10 7.4 + diagrama 5</i>		X	X		
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual	Curso máximo [mm] <i>Ver UN R13 5.1.4.5.2</i>		X	X		
		Princípio de funcionamento [ajuste automático/manual]		X	X		
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se instalado ou exigido)	Inspeção visual						
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque						
1.1.21. Sistema de travagem completo	Inspeção visual						
1.1.22. Tomadas de pressão (se instaladas ou exigidas)	Inspeção visual	Localização e identificação das tomadas de pressão <i>Ver UN R 13 5.1.4.2</i>		X	X		
		Localização e identificação das tomadas de pressão <i>Ver Regulamento Delegado (UE) 2015/68 da Comissão, anexo I, ponto 2.1.8.1.</i>					X
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento						
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço							
1.2.1. Comportamento funcional	Durante um ensaio num frenómetro ou, caso isso seja impossível, durante um ensaio em estrada, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	Requisitos específicos para o ensaio do veículo num frenómetro (modo de ensaio)	X	X	X	X	X

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1.2.2. Eficiência	Ensaio num frenómetro ou, se não for possível utilizar um frenómetro por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, a fim de determinar a relação de travagem correspondente à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, correspondente à soma das cargas autorizadas por eixo Os veículos ou reboques com massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas têm de ser inspecionados segundo a norma ISO 21069 ou métodos equivalentes. Os ensaios em estrada devem decorrer num piso seco, plano e em linha reta.	Pressão nominal do sistema em carga máxima [bar] <i>Ver UN R13 5.1.4.5.2</i>		X	X		
		Força de travagem de referência [kN] a uma pressão de entrada [bar] do eixo 1		X	X		
		Força de travagem de referência [kN] a uma pressão de entrada [bar] do eixo 2		X	X		
		Força de travagem de referência [kN] a uma pressão de entrada [bar] do eixo 3		X	X		
		Força de travagem de referência [kN] a uma pressão de entrada [bar] do eixo 4 <i>Ver UN R13 5.1.4.6.2</i>		X	X		
		Pressão de cálculo para cada eixo		X	X		
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)							
1.3.1. Comportamento funcional	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.1.	Descrição geral do sistema, incluindo circuitos (definição clara do travão secundário)	X	X			X
1.3.2. Eficiência	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.						
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento							
1.4.1. Comportamento funcional	Aplicar o travão durante um ensaio num frenómetro	Descrição geral do sistema, incluindo o procedimento de ensaio recomendado, se o ensaio dinâmico (ensaio num frenómetro ou ensaio em estrada) não for possível	X	X	X		
1.4.2. Eficiência	Ensaio num frenómetro Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, ou com o veículo num declive de gradiente conhecido						
1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	Inspeção visual e, se possível, ensaio de verificação do funcionamento do sistema	Descrição geral		X			

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1.6. Sistema de travagem antibloqueio (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo de aviso e/ou utilizando a interface eletrónica do veículo	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X	X	X	X
1.7. Sistema de travagem eletrónico (EBS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo de aviso e/ou utilizando a interface eletrónica do veículo	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X	X		X
1.8. Óleo dos travões	Inspeção visual						
2. DIREÇÃO							
2.1. Estado mecânico							
2.1.1. Estado da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas suspensas ou assentes em placas giratórias, rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do funcionamento da direção						
2.1.2. Fixação da caixa da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo aplicado sobre as rodas do veículo assentes no chão, rodar o volante ou guidador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro						
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção						
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
2.1.5. Direção assistida	Inspeccionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluido hidráulico (se for visível). Com as rodas assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida está a funcionar						
2.2. Volante, coluna da direção e guiador							
2.2.1. Estado do volante/guiador	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais						
2.2.2. Coluna/forquilhas e amortecedores da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	Amortecedor da direção instalado (S/N)				X	
2.3. Folgas na direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, com o peso do veículo assente nas rodas, o motor, se possível, a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante, o máximo possível, no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso, sem mover as rodas. Inspeção visual do movimento livre						
2.4. Alinhamento das rodas (X) ²	Inspeccionar o alinhamento das rodas da direção com equipamento adequado						
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual ou com um detetor de folgas especialmente adaptado						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
2.6. Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando a interface eletrónica do veículo	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X			
3. VISIBILIDADE							
3.1. Campo de visão	Inspeção visual a partir do banco do condutor						
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual						
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual						
3.4. Limpa-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento						
3.5. Lava-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento						
3.6. Sistema de desembaciamento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento						
4. LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO							
4.1. Faróis							
4.1.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Categoria da fonte luminosa [...,...]	X	X		X	X
4.1.2. Alinhamento	Determinar a inclinação horizontal de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas, utilizando um dispositivo de regulação de faróis ou a interface eletrónica do veículo	Alinhamento das luzes de cruzamento (médios) [por cento] tanto para a inclinação vertical como para a direção	X	X		X	
		Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	
		Para determinar a inclinação horizontal utilizando a informação da interface eletrónica do veículo relativa ao acionamento do movimento do feixe de luzes, a fim de permitir a avaliação do alinhamento	X	X		X	
4.1.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via a interface eletrónica do veículo	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatórios)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível, ou via a interface eletrónica do veículo	Modo de funcionamento (manual/automático)	X	X		X	
		Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	Dispositivo obrigatório [S/N]	X	X			
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas							
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Instalação das luzes de circulação diurna [S/N]	X	X		X	
4.2.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento						
4.2.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.3. Luzes de travagem							
4.3.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento						
4.3.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via a interface eletrónica do veículo	Instalação do sinal de travagem de emergência [S/N]	X	X	X		
		Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X	X		
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo							
4.4.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento						
4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento						
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.4.4. Frequência da intermitência	Inspeção visual e em funcionamento						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras							
4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento						
4.5.2. Alinhamento (X) ²	Inspeção em funcionamento e utilizando um dispositivo de verificação de faróis						
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento						
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.6. Luzes de marcha-atrás							
4.6.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento						
4.6.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento						
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda							
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento						
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.8. Retrorrefletores, marcações (retrorrefletoras) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda							
4.8.1. Estado	Inspeção visual						
4.8.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual						
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação							
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento						
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento						
4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque	Inspeção visual: se possível, examinar a continuidade elétrica da ligação						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
4.11. Cablagem elétrica	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, incluindo no interior do compartimento do motor (se aplicável)	Identificação da cablagem/dos cabos (por exemplo, cor, blindagem, secção transversal, dimensão), monitorização do isolamento (alta tensão)	X	X		X	
		Localização de todos os fios de alta tensão	X	X		X	
4.12. Luzes e retrorrefletores não obrigatórios (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento						
4.13. Bateria(s)	Inspeção visual	Localização da(s) bateria(s)	X	X		X	X
		Número de baterias	X	X		X	X
		Disposições especiais aplicáveis às baterias de alta tensão	X	X		X	
		Informações sobre o interruptor da bateria específicas do veículo (NIV) [S/N]	X	X		X	
		Informações sobre o fusível da bateria específicas do veículo (NIV) [S/N]	X	X		X	
		Informações sobre a ventilação da bateria específicas do veículo (NIV) [S/N]	X	X		X	
		Informações sobre o princípio de funcionamento específicas do veículo (NIV)	X	X		X	
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO							
5.1. Eixos							
5.1.1. Eixos	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Podem ser utilizados detetores de folgas em rodas, recomendando-se a sua utilização no caso dos veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas	Descrição geral, número de eixos	X	X	X	X	X
5.1.2. Mangas de eixo	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Podem ser utilizados detetores de folgas em rodas, recomendando-se a sua utilização no caso dos veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento entre o eixo e a manga de eixo						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
5.1.3. Rolamentos das rodas	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Podem ser utilizados detetores de folgas em rodas, recomendando-se a sua utilização no caso dos veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas. Fazer oscilar a roda ou aplicar-lhe uma força lateral e registar o movimento ascendente da roda em relação à manga de eixo						
5.2. Rodas e pneus							
5.2.1. Cubo da roda	Inspeção visual						
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda, com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Tamanho/dimensões/profundidade de inserção da roda	X	X	X	X	X
5.2.3. Pneus	Inspeção visual de todo o pneu, fazendo girar a roda numa posição suspensa, com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, ou fazendo avançar e recuar o veículo sobre uma fossa	Dimensão dos pneus,	X	X	X	X	X
		capacidade de carga,	X	X	X	X	X
		categoria de velocidade	X	X	X	X	X
		Sistema de monitorização da pressão dos pneus [N/S] direto/indireto	X	X	X	X	X
5.3. Sistema de suspensão							
5.3.1. Molas e estabilizador	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Podem ser utilizados detetores de folgas em rodas, recomendando-se a sua utilização no caso dos veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas						
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento específico, se disponível						
5.3.2.1. Ensaio de eficiência do amortecimento (X) ²	Utilizar equipamento específico e comparar os resultados obtidos entre os lados esquerdo e direito						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Podem ser utilizados detetores de folgas em rodas, recomendando-se a sua utilização no caso dos veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas						
5.3.4. Articulações da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Podem ser utilizados detetores de folgas em rodas, recomendando-se a sua utilização no caso dos veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas						
5.3.5. Suspensão pneumática	Inspeção visual						
6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO							
6.1. Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro							
6.1.1. Estado geral	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação						
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação						
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o seu aquecimento)	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL	Descrição geral e localização, incluindo blindagem	X	X		X	X
6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda antiencastamento	Inspeção visual	Isenção de guardas laterais e ou de dispositivos de proteção à retaguarda antiencastamento (S/N)		X	X		
6.1.5. Suporte de roda de reserva (se instalado)	Inspeção visual						
6.1.6. Engate mecânico e dispositivo de reboque	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção aos dispositivos de segurança instalados, e/ou utilização de instrumentos de medição						
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual						
6.1.8. Apoios do motor	Inspeção visual, não necessariamente sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
6.1.9. Desempenho do motor (X) ²	Inspeção visual e/ou via a interface eletrónica	Configuração válida da unidade de controlo do motor	X	X		X	X
		Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	X
		Instruções para a leitura da identificação da calibração	X	X		X	X
		Informações sobre as identificações de calibração válidas	X	X		X	X
		Número de identificação do <i>software</i> , incluindo somas de controlo ou dados similares de validação da integridade	X	X		X	X
6.2. Cabina e carroçaria							
6.2.1. Estado	Inspeção visual						
6.2.2. Fixação	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação						
6.2.3. Portas e fechos	Inspeção visual						
6.2.4. Piso	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação						
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual						
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	Número máximo de bancos (excluindo o banco do condutor)	X	X			
		Número de bancos virados para a retaguarda	X	X			
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento						
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual						
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	Inspeção visual						
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
6.2.11. Descanso	Inspeção visual						
6.2.12. Punhos e apoios dos pés	Inspeção visual						
7. OUTROS EQUIPAMENTOS							
7.1. Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção (para a categoria L: L6/L7)							
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual	Número e localização dos pontos de fixação dos cintos de segurança	X	X		X	X
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual e em funcionamento	Categoria do cinto de segurança para cada posição sentada	X	X		X	X
7.1.3. Limitador de carga dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via a interface eletrónica	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via a interface eletrónica	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	
7.1.5. Almofadas de ar (<i>airbags</i>)	Inspeção visual e/ou via a interface eletrónica	Número de almofadas de ar e localização	X	X		X	
		Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via a interface eletrónica	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X		X	
7.2. Extintor (X) ²	Inspeção visual						
7.3. Bloqueios e dispositivos antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento						
7.4. Triângulo de pré-sinalização (se exigido) (X) ²	Inspeção visual						
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigida) (X) ²	Inspeção visual						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos) (X) ²	Inspeção visual							
7.7. Dispositivo de aviso sonoro	Inspeção visual e em funcionamento							
7.8. Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada, ou com meios eletrónicos	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo		X				
7.9. Tacógrafo (se instalado/exigido)	Inspeção visual	Localização dos sensores		X				
		Localização dos selos		X				X
7.10. Dispositivo de limitação de velocidade (se instalado/exigido)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível							
7.11. Conta-quilómetros, se disponível (X) ²	Inspeção visual e/ou via a interface eletrónica	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X			X	
7.12. Controlo eletrónico de estabilidade (ESC), se instalado/exigido	Inspeção visual e/ou via a interface eletrónica	Instruções para a utilização da interface eletrónica do veículo	X	X				
8. EMISSÕES								
8.1. Ruído								
8.1.1. Sistema de supressão de ruído	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que se pode medir o ruído com o veículo imobilizado, utilizando um aparelho de medição de nível sonoro).	Níveis de ruído do veículo imobilizado [dB(A) a 1/min]	X	X			X	X
8.2. Emissões de gases de escape								
8.2.1. Emissões de motores de ignição comandada								
8.2.1.1. Equipamento de controlo das emissões de gases de escape	Inspeção visual	Descrição geral do sistema de controlo de emissões. Coletor de partículas instalado [S/N]	X	X				

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
8.2.1.2. Emissões de gases	<p>— Para os veículos até à classe de emissão Euro 5 e Euro V ⁽¹⁾:</p> <p>medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos¹ ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape, para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência e a legislação aplicável à homologação do veículo, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.</p> <p>— Para os veículos da classe de emissão Euro 6 e Euro VI ⁽²⁾:</p> <p>medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos¹ ou a leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos¹.</p> <p>Medições não aplicáveis a motores a dois tempos</p>	Níveis de emissões de gases, se fornecidos pelo fabricante	X	X		X		
		Informações específicas sobre o veículo (NIV) ou código do motor	X	X		X		
		Para o ensaio do tubo de escape:	Requisitos de pré-condicionamento do motor como, temp. mín. do óleo/da água [em °C] e procedimentos que permitem pôr o motor em modo de ensaio do tipo II	X	X		X	
			Resultados dos ensaios de emissões de tipo II	X	X		X	
			CO [%] em marcha lenta sem carga	X	X		X	
			CO [%] em velocidade elevada de marcha lenta sem carga	X	X		X	
			Lambda []	X	X		X	
		Para utilização do OBD:	Protocolo de comunicação e conector (<i>standard</i> , tensão de alimentação, localização)	X	X			
Lista de DTC (classes A, B1 e B2, atualmente apenas para veículos pesados)	X		X					
8.2.2. Emissões de motores de ignição por compressão								
8.2.2.1. Equipamento de controlo das emissões de gases de escape	Inspeção visual	Descrição geral do sistema de controlo de emissões como, por exemplo: Sistema de eliminação de NOx [S/N] Coletor de partículas instalado [S/N]	X	X				
		Localização do EGR Informações específicas sobre o tipo de motor [/veículo (VIN)]	X	X				

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações						
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T		
8.2.2.2. Opacidade Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito	<p>— Para os veículos até à classe de emissão Euro 5 e Euro V ⁽³⁾:</p> <p>medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.</p> <p>— Para os veículos da classe de emissão Euro 6 e Euro VI ⁽⁴⁾:</p> <p>medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos¹.</p> <p>Pré-condicionamento do veículo:</p> <p>1. Os veículos podem ser ensaiados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p> <p>2. Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>i) O motor deve estar inteiramente quente; por exemplo, a temperatura do óleo do motor, medida com uma sonda introduzida no tubo da vareta de medição do nível de óleo, deve ser de, pelo menos, 80 °C — ou a temperatura normal de funcionamento, caso esta seja inferior — ou a temperatura do bloco do motor, medida pelo nível da radiação infravermelha, deve ser, pelo menos, uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição for impraticável, a verificação da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser efetuada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.</p>	Informações específicas sobre o tipo de motor do veículo (VIN)	X	X		X			
		Para o ensaio do tubo de escape:	Requisitos de pré-condicionamento do motor como, temp. mín. do óleo/da água [em °C] e procedimentos que permitem pôr o motor em modo de ensaio do tipo II	X	X		X		
			Valor de k registado na placa do fabricante, no veículo (resultado do ensaio de emissões de tipo II)	X	X		X		
			Velocidade de corte do motor em ensaios do tipo II						
			Limitador de velocidade do motor para aceleração sem carga [S/N]	X	X		X		
			Descrição para desativação do limitador de velocidade do motor para o ensaio de aceleração livre	X	X		X		
			Para utilização do OBD:	DTC permitidos na leitura ótica com OBD {códigos para o grupo NOx; 3000 para os veículos ligeiros}	X	X		X	
				Protocolo de comunicação e conector (<i>standard</i> , tensão de alimentação, localização)	X	X		X	
				Lista de DTC (classes A, B1 e B2, atualmente apenas para veículos pesados)	X	X		X	

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
	<p>ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.</p> <p>Procedimento de ensaio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de grande capacidade, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador. 2. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de um segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção. 3. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte — ou, no caso dos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se este dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte — antes de se libertar o acelerador. Tal pode ser verificado, por exemplo, monitorizando o regime do motor ou deixando decorrer um período suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, o qual, no caso dos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃, deve ser de, pelo menos, dois segundos. 4. Um veículo só pode ser reprovado se a média aritmética de, pelo menos, os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efetuado ignorando as medições que se afastem significativamente da média medida; pode também utilizar-se o resultado de qualquer outro cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de ensaio. 						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
	5. Para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem reprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga. Ainda para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem aprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga.						
8.3. Supressão de interferências eletromagnéticas							
Interferências radioelétricas (X) ²							
8.4. Outros itens relativos ao ambiente							
8.4.1. Fugas de fluidos							
9. INSPEÇÕES COMPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M ₂ E M ₃							
9.1. Portas							
9.1.1. Portas de entrada e de saída	Inspeção visual e em funcionamento						
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)						
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento						
9.3. Sistema de ventilação e de aquecimento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento						
9.4. Bancos							
9.4.1. Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes)	Inspeção visual						
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento						
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspeção visual						
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)						
9.8. Sistema de comunicação aos passageiros (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento						
9.9. Avisos (X) ²	Inspeção visual						
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ²							
9.10.1. Portas	Inspeção visual						
9.10.2. Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual						
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida (X) ²							
9.11.1. Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e em funcionamento						
9.11.2. Sistema de retenção de cadeiras de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável						
9.11.3. Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual						
9.12. Outros equipamentos especiais (X) ²							
9.12.1. Instalações para preparação de alimentos	Inspeção visual						
9.12.2. Instalações sanitárias	Inspeção visual						

Item	Método	Informações necessárias	Categoria para a qual são necessárias as informações				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
9.12.3. Outros dispositivos (por exemplo, sistemas audiovisuais)	Inspeção visual						

(¹) Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Regulamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, quadro 1 (Euro 5), a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

(²) Veículos homologados de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, quadro 2, (Euro 6) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

(³) Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o anexo I, quadro 1 (Euro 5) do Regulamento (CE) n.º 715/2007, a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

(⁴) Veículos homologados de acordo com o anexo I, quadro 2, (Euro 6) do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

NOTAS:

¹ Os «requisitos» são estabelecidos por homologação na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e pelas obrigações de retromontagem ou pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.

² (X) identifica os itens que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas não são considerados essenciais numa inspeção técnica.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/622 DA COMISSÃO**de 17 de abril de 2019****que altera pela 299.^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 nesse regulamento.
- (2) Em 13 de abril de 2019, o Comité de Sanções do Conselho de Segurança das Nações Unidas decidiu retirar uma entrada da lista das pessoas, grupos e entidades a que é aplicável o congelamento de fundos e de recursos financeiros. O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 deve, por conseguinte, ser alterado 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 17 de abril de 2019.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Chefe do Serviço dos Instrumentos de Política Externa

⁽¹⁾ JOL 139 de 29.5.2002, p. 9.

ANEXO

No anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002, rubrica «Pessoas coletivas, grupos e entidades», é suprimida a seguinte entrada:

«Djamat Houmat Daawa Salafia (DHDS) (também conhecida por (a) DHDS, (b) Djamaat Houmah Al-Dalah Al-Salafiat, (c) Katibat el Ahouel). Endereço: Argélia Informações suplementares: Associada ao Grupo Islâmico Armado (GIA) e à Organização da Alcaida no Magrebe Islâmico. Data de designação referida no artigo 2.º-A, n.º 4, alínea b): 11.11.2003.»

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/623 DA COMISSÃO

de 16 de abril de 2019

relativa à prorrogação da ação empreendida pelo Serviço Público Federal belga para a Saúde, Segurança da Cadeia Alimentar e Ambiente que autoriza a disponibilização no mercado e a utilização do produto biocida Phostoxin em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho

[notificada com o número C(2019) 2828]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa e neerlandesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativo à disponibilização no mercado e à utilização de produtos biocidas ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 55.º, n.º 1, terceiro parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 30 de maio de 2018, o Serviço Público Federal belga para a Saúde, Segurança da Cadeia Alimentar e Ambiente (a «autoridade competente belga») adotou uma decisão em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 528/2012 que autoriza, até 7 de dezembro de 2018, a disponibilização no mercado e a utilização no recinto do aeroporto de Zaventem do produto biocida Phostoxin como produto biocida do tipo 20 para o controlo de coelhos (a «ação»). A autoridade competente belga informou a Comissão e as autoridades competentes dos outros Estados-Membros sobre a ação, fundamentando-a, em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, segundo parágrafo, do referido regulamento.
- (2) De acordo com as informações fornecidas pela autoridade competente belga, a ação foi necessária para proteger a saúde pública, uma vez que os coelhos presentes no recinto do aeroporto podem pôr em perigo o transporte de passageiros e, de um modo mais geral, o transporte aéreo. As tocas de coelho podem danificar as pistas do aeroporto. Além disso, os coelhos atraem aves de rapina, que podem ficar presas no motor das aeronaves ou colidir com as aeronaves, causando danos no motor ou noutros componentes das aeronaves.
- (3) O produto Phostoxin contém fosforeto de alumínio que liberta fosfina como substância ativa, a qual está aprovada para utilização em produtos biocidas dos tipos 14 (rodenticidas), 18 (inseticidas) e 20 (controlo de outros vertebrados), tal como definidos no anexo V do Regulamento (UE) n.º 528/2012. Este produto está autorizado na Bélgica como um produto biocida do tipo 18, mas a sua utilização contra coelhos implica o seu uso como produto do tipo 20.
- (4) Em 12 de outubro de 2018, a Comissão recebeu um pedido fundamentado da autoridade competente belga para prorrogar a ação em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 528/2012. O pedido fundamentado foi apresentado com base no receio de que a segurança do transporte aéreo possa continuar a ser ameaçada pelos coelhos e no argumento de que a utilização de Phostoxin é essencial para combater eficazmente os coelhos no recinto do aeroporto. De acordo com as informações fornecidas pela autoridade competente belga, não existem produtos biocidas autorizados como produtos do tipo 20 (controlo de outros vertebrados) na Bélgica, e os métodos alternativos de controlo dos coelhos no recinto do aeroporto, como por exemplo o abate a tiro, não são adequados devido às especificidades do local. A autoridade competente belga iniciou o procedimento a fim de encontrar uma solução permanente para a futura utilização de Phostoxin através do reconhecimento mútuo de uma autorização atualmente concedida noutro Estado-Membro em conformidade com o artigo 33.º do Regulamento (UE) n.º 528/2012.
- (5) Uma vez que a falta de controlo adequado dos coelhos no recinto do aeroporto pode pôr em perigo a segurança do transporte aéreo e que esse perigo não pode ser controlado adequadamente no recinto do aeroporto de Zaventem através da utilização de outro produto biocida ou por outros meios, é adequado permitir que a autoridade competente belga prorrogue a ação por um período não superior a 550 dias, com início no dia seguinte ao da expiração do período inicial de 180 dias permitido na decisão da autoridade competente belga de 30 de maio de 2018, e sob determinadas condições.
- (6) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Produtos Biocidas,

⁽¹⁾ JO L 167 de 27.6.2012, p. 1.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Bélgica pode prorrogar, até 9 de junho de 2020, a ação para autorizar a disponibilização no mercado e a utilização no recinto do aeroporto de Zaventem do produto biocida Phostoxin como produto biocida do tipo 20 para o controlo de coelhos, desde que assegure que o produto só é utilizado por operadores certificados e sob a supervisão da autoridade competente.

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Bélgica.

A presente decisão é aplicável a partir de 8 de dezembro de 2018.

Feito em Bruxelas, em 16 de abril de 2019.

Pela Comissão
Jyrki KATAINEN
Vice-Presidente

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



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT