

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ JO C 84 de 17.3.2011, p. 30.

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

⁽³⁾ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

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

⁽¹⁾ JO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

- (17) A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de ser montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições (a seguir designado «Acordo de 1958 revisto») ⁽¹⁾. No intuito de simplificar a legislação relativa à homologação, em consonância com as recomendações do relatório publicado pela Comissão em 2006 e intitulado «CARS 21: Um quadro regulador concorrencial para o setor automóvel no século XXI», é oportuno revogar todas as diretivas específicas, sem, no entanto, reduzir o nível de proteção. Os requisitos previstos nessas diretivas deverão ser transpostos para o presente regulamento, ou para os atos delegados adotados por força do mesmo, e deverão ser substituídos, sempre que necessário, com referências para os regulamentos correspondentes da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais tenha aderido e que estejam anexados ao Acordo de 1958 revisto. A fim de reduzir os encargos administrativos do procedimento de homologação, deverá permitir-se que os fabricantes de veículos requeiram a respetiva homologação nos termos do presente regulamento, quando aplicável, obtendo diretamente a homologação nos termos de um ou mais dos regulamentos UNECE pertinentes enumerados no Anexo I do presente regulamento ou nos diferentes atos delegados adotados por força do mesmo.
- (18) Consequentemente, os regulamentos UNECE e as alterações respetivas que a União tenha votado favoravelmente, em aplicação do disposto na Decisão 97/836/CE, deverão ser incorporados na legislação da UE em matéria de homologação. Em conformidade, a Comissão deverá ficar habilitada a adotar as necessárias adaptações aos anexos do presente regulamento, ou aos atos delegados adotados por força do mesmo.
- (19) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir o acesso ilimitado à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, e uma concorrência efetiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e à manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interação com outros sistemas do veículo. Convém estabelecer as especificações técnicas que os sítios dos fabricantes na *web* deverão respeitar, em conjunto com medidas específicas para assegurar um acesso razoável das pequenas e médias empresas.
- (20) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão ⁽²⁾.
- (21) A fim de se completar o presente regulamento com mais pormenores técnicos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito aos requisitos em matéria de desempenho ambiental e do sistema de propulsão, de segurança funcional e de construção de veículos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (22) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis às violações do disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo e assegurar a respetiva aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (23) A fim de ser capaz de avaliar e decidir se importa alargar a instalação obrigatória de certos sistemas avançados de travagem a outras categorias de motociclos, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com base, entre outros, nos dados relativos aos acidentes rodoviários fornecidos pelos Estados-Membros.
- (24) Embora nada no presente regulamento impeça os Estados-Membros de continuarem a aplicar os seus sistemas nacionais de homologação respetivos, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o respetivo funcionamento, com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros, a fim de reconsiderar a questão de saber se urge apresentar uma proposta legislativa tendente à harmonização a nível da União dos referidos sistemas nacionais de homologação.
- (25) No contexto da revisão da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos ⁽³⁾, a delimitação entre o presente regulamento e a Diretiva 2007/46/CE deverá ser considerada à luz da experiência adquirida pelos Estados-Membros com a aplicação do presente regulamento, em particular, para garantir uma concorrência leal entre as diferentes categorias de veículos.

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

⁽²⁾ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

⁽³⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

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

⁽¹⁾ JO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 188 de 29.7.1993, p. 11.

⁽³⁾ JO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

⁽⁴⁾ JO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

⁽⁵⁾ JO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

⁽⁸⁾ JO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

⁽⁹⁾ JO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

⁽¹¹⁾ JO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

⁽¹²⁾ JO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

⁽¹³⁾ JO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

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

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

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

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

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

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

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

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

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

Artigo 3.º

Definições

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

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

⁽¹⁾ Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

⁽²⁾ JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

⁽³⁾ JO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

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

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

- 39) «Cilindrada do motor»:
- a) No que respeita aos motores de êmbolos de movimento alternado, a cilindrada nominal do motor;
 - b) No que respeita aos motores de êmbolos rotativos (Wankel), o dobro da cilindrada nominal do motor;
- 40) «Emissões por evaporação», os vapores de hidrocarbonetos emitidos pelo sistema de alimentação e de armazenamento de combustível de um veículo a motor que não sejam provenientes das emissões do tubo de escape;
- 41) «Ensaio SHED», um ensaio de um veículo num recinto hermético para determinações da evaporação; nesse recinto, é realizado um ensaio especial de emissões por evaporação;
- 42) «Sistema de combustível gasoso», um sistema composto de armazenamento de combustíveis gasosos, alimentação de combustível e componentes de comando instalados num motor, a fim de permitir que o motor possa funcionar a GPL, GNC ou hidrogénio como monocombustível, bicomcombustível ou multicomcombustível.
- 43) «Poluentes gasosos», as emissões de tubo de escape de monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO_x), expressos em equivalente de dióxido de azoto (NO₂), e hidrocarbonetos (HC);
- 44) «Emissões de tubo de escape», as emissões de poluentes gasosos e de partículas pelo tubo de escape do veículo;
- 45) «Partículas», componentes dos gases de escape recolhidos dos gases de escape diluídos a uma temperatura máxima de 325 °K (52 °C), por meio dos filtros descritos no procedimento de ensaio para o controlo da média das emissões de tubo de escape;
- 46) «Ciclo mundial de ensaios harmonizados para motociclos (*Worldwide Harmonised Motorcycle Testing Cycle* ou WMTC)», um ciclo de ensaios de emissões em laboratório harmonizado a nível mundial, conforme definido pelo Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE;
- 47) «Fabricante», a pessoa singular ou coletiva responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação ou autorização, por assegurar a conformidade da produção, sendo igualmente responsável pela fiscalização do mercado relativamente aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas produzidos, independentemente de essa pessoa singular ou coletiva estar envolvida diretamente em todas as fases da conceção e do fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica a submeter ao processo de homologação;
- 48) «Representante do fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente nomeada pelo fabricante para o representar junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em seu nome relativamente a questões abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
- 49) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloque no mercado um veículo, sistema, componente ou unidade técnica provenientes de um país terceiro;
- 50) «Distribuidor», qualquer pessoa singular ou coletiva dentro do circuito comercial, à exceção do fabricante ou importador, que disponibilize um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento no mercado;
- 51) «Operador económico», o fabricante, o representante do fabricante, o importador ou o distribuidor;
- 52) «Matrícula», a autorização administrativa para a entrada em circulação rodoviária de um veículo, o que implica a sua identificação e a emissão de um número de série correspondente, futuramente designado número de matrícula, a título permanente, temporário ou por um curto período de tempo;
- 53) «Entrada em circulação», a primeira utilização, para o fim a que se destina, no território da União, de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;
- 54) «Colocar no mercado», a disponibilização de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, pela primeira vez, na União;
- 55) «Disponibilizar no mercado», qualquer fornecimento de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- 56) «Entidade homologadora», a autoridade de um Estado-Membro, instituída ou nomeada por esse Estado-Membro e por este comunicada à Comissão, com competência no que se refere a todos os aspetos da homologação de um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica no que diz respeito ao processo de autorização, à emissão e, se for caso disso, à revogação ou à recusa de certificados de homologação, e para atuar como ponto de contacto para as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, para designar os serviços técnicos e para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;
- 57) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade competente no Estado-Membro para a fiscalização do mercado no respetivo território;

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

- 74) «Variante», um veículo ou um grupo de veículos do mesmo tipo que:
- a) Têm as mesmas características de base ou forma de carroçaria;
 - b) Têm a mesma propulsão e configuração de propulsão;
 - c) Caso um motor de combustão faça parte da propulsão, têm o mesmo ciclo de funcionamento do motor;
 - d) Têm o mesmo número e a mesma disposição dos cilindros;
 - e) Têm o mesmo tipo de caixa de velocidades;
 - f) A diferença na massa em ordem de marcha entre valor mais baixo e mais elevado não é superior a 20 % do valor mais baixo;
 - g) A diferença na massa máxima admissível entre o valor mais baixo e o mais elevado não é superior a 20 % do valor mais baixo;
 - h) Têm uma unidade de propulsão cuja cilindrada (no caso das unidades de combustão) apresenta, entre o valor mais baixo e o mais elevado, uma variação não superior a 30 % do valor mais baixo; e
 - i) Têm uma unidade de propulsão cuja potência de saída apresenta, entre o valor mais baixo e o mais elevado, uma variação não superior a 30 % do valor mais baixo;
- 75) «Versão de uma variante», um veículo que consiste numa combinação de elementos indicados no dossiê de homologação referido no artigo 29.º, n.º 10;
- 76) «Motor de combustão externo», um motor térmico em que as câmaras de combustão e de expansão estão fisicamente separadas e em que um fluido de funcionamento interno é aquecido por combustão numa fonte externa; o calor da combustão externa expande o fluido de funcionamento interno, o qual, em seguida, ao expandir-se e ao atuar sobre o mecanismo do motor, produz movimento e energia utilizável;
- 77) «Grupo motopropulsor», os componentes e sistemas de um veículo que geram energia e a transmitem à superfície da estrada, incluindo o(s) motor(es), os sistemas de gestão do(s) motor(es), ou qualquer outro módulo de comando, os dispositivos de controlo da poluição, incluindo as emissões de poluentes e os sistemas de redução do ruído, a transmissão e o seu comando, seja um veio de transmissão, seja uma correia de transmissão ou corrente motriz, os diferenciais, a relação do diferencial e o pneu das rodas motrizes (raio);
- 78) «Veículo monocombustível», um veículo concebido para funcionar principalmente com um tipo de combustível;
- 79) «Veículo monocombustível a gás», um veículo monocombustível que funciona principalmente com GPL, GN/biometano ou hidrogénio, mas que também pode ter um sistema a gasolina para emergências ou apenas para o arranque, não podendo o seu reservatório de gasolina conter mais de cinco litros;
- 80) «E5», uma mistura de combustível de 5 % de etanol anidro e 95 % de gasolina;
- 81) «GPL», gás de petróleo liquefeito, que é composto de propano e butano liquefeitos em armazenamento sob pressão;
- 82) «GN», gás natural com um teor de metano muito elevado;
- 83) «Biometano», um gás natural renovável feito a partir de fontes orgânicas, que começa como «biogás», mas que, em seguida, é limpo num processo chamado «biogás em biometano», que remove as impurezas do biogás, como o dióxido de carbono, os siloxanos e os sulfetos de hidrogénio (H₂S);
- 84) «Veículo bicombustível», um veículo equipado com dois sistemas separados de armazenagem de combustível, que pode funcionar a tempo parcial com dois combustíveis diferentes e que foi concebido para trabalhar apenas com um tipo de combustível de cada vez;
- 85) «Veículo bicombustível a gás», um veículo bicombustível que pode funcionar com gasolina e também com GPL, GN/biometano ou hidrogénio;
- 86) «Veículo multicombustível» («flex fuel»), um veículo com um sistema de armazenagem de combustível que pode funcionar com diferentes misturas de dois ou mais combustíveis;
- 87) «E85» uma mistura de combustível de 85 % de etanol anidro e 15 % de gasolina;
- 88) «Veículo multicombustível a etanol», um veículo multicombustível que pode funcionar com gasolina, ou com uma mistura de gasolina e etanol até 85 % de mistura de etanol;
- 89) «H2NG», uma mistura de combustível de hidrogénio e gás natural;
- 90) «Veículo multicombustível a H2NG», um veículo multicombustível («flex fuel») que pode funcionar com diferentes misturas de hidrogénio e de GN/biometano;
- 91) «Veículo multicombustível a biodiesel», um veículo multicombustível («flex fuel») que pode funcionar com diesel mineral, ou com uma mistura de diesel mineral e biodiesel;
- 92) «B5», uma mistura de combustível de um máximo de 5 % de biodiesel e de 95 % de diesel de petróleo;

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

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

Artigo 4.º

Categorias de veículos

1. Os veículos da categoria L incluem veículos a motor de duas, três ou quatro rodas das subcategorias indicadas no presente artigo e no Anexo I, incluindo velocípedes com motor, ciclomotores de duas ou três rodas, motocicletas de duas ou três rodas, motocicletas com carros laterais, motoquatro de estrada ligeiras ou pesadas e quadrimóveis ligeiros ou pesados.
2. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias e subcategorias de veículos, definidas segundo os critérios enumerados no Anexo I:
 - a) Veículos da categoria L1e (veículo a motor ligeiro de duas rodas), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) veículos L1eA (velocípede com motor),
 - ii) veículo L1eB (ciclomotor de duas rodas);
 - b) Veículos da categoria L2e (ciclomotor de três rodas), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) veículo L2e-P (ciclomotor de três rodas concebido para transporte de passageiros),
 - ii) veículo L2e-U (ciclomotor de três rodas concebido para fins comerciais);
 - c) Veículos da categoria L3e (motociclo de duas rodas), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) desempenho de motociclo ⁽¹⁾, que se subdivide nas seguintes subcategorias:
 - veículo L3e-A1 (motociclo de baixo desempenho),
 - veículo L3e-A2 (motociclo de médio desempenho),
 - veículo L3e-A3 (motociclo de elevado desempenho),
 - ii) utilização especial:
 - motociclo de enduro L3e-A1E, L3e-A2E ou L3e-A3E,
 - motociclo de «trial» L3e-A1T, L3e-A2T ou L3e-A3T;
 - d) Veículos da categoria L4e (motociclo de duas rodas com carro lateral);
 - e) Veículos da categoria L5e (tríciclos motorizados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) veículos L5e-A (tríciclo): veículo concebido principalmente para transporte de passageiros,
 - ii) veículos L5e-B (tríciclos comerciais): triciclos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias;
 - f) Veículos da categoria L6e (quadriciclos ligeiros), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - i) veículos L6e-A (motoquatro ligeiras de estrada),
 - ii) veículos L6e-B (quadrimóveis ligeiros), que se subdividem nas seguintes subcategorias:
 - veículos L6e-BU (quadrimóveis ligeiros para fins comerciais): veículos comerciais concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias,
 - veículos L6e-BP (quadrimóveis ligeiros para transporte de passageiros): veículos concebidos principalmente para o transporte de passageiros;
 - g) Veículos da categoria L7e (quadriciclos pesados), que se subdividem nas seguintes subcategorias:

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 5.º

Determinação da massa em ordem de marcha

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

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

Para efeitos da presente alínea:

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

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

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

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 6.º

Obrigações dos Estados-Membros

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

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

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

Artigo 7.º

Obrigações das entidades homologadoras

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

Artigo 8.º

Medidas de fiscalização do mercado

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

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

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

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

Artigo 9.º

Obrigações dos fabricantes

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 10.º

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 11.º

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

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

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

Artigo 12.º

Obrigações dos importadores

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 13.º

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

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

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

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

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

Artigo 14.º

Obrigações dos distribuidores

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

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

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

Artigo 15.º

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

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

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

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

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

Artigo 16.º

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

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

Artigo 17.º

Identificação dos operadores económicos

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

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

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUBSTANTIVOS

Artigo 18.º

Requisitos substantivos gerais

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 390 de 31.12.2004, p. 24.

Artigo 19.º

Proibição de dispositivos manipuladores

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

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

Artigo 20.º

Medidas aplicáveis aos fabricantes relativas a modificações no grupo motopropulsor

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 21.º

Requisitos gerais de sistemas de diagnóstico a bordo

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

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

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

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

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

Artigo 22.º

Requisitos aplicáveis à segurança funcional dos veículos

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 23.º

Requisitos aplicáveis ao desempenho ambiental

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Procedimento de durabilidade matemática:

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

⁽¹⁾ JO L 374 de 27.12.2006, p. 10.

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

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

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

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

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

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

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

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

dos valores L_2 (THC) e L_3 (NO_x) do Parte A do Anexo VI. Os resultados dos testes das emissões ($\text{NO}_x + \text{THC}$) devem ser inferiores ou iguais a este limite ($L_2 + L_3$).

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

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

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

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

Artigo 24.º

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

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

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

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

3. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados sobre os requisitos aplicáveis aos procedimentos de ensaio relativos aos métodos de cálculo e medição da emissão de CO₂, do consumo de combustível, do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 25.º

Procedimentos de homologação UE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 26.º

Pedido de homologação

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

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

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

Artigo 27.º

Dossiê de fabrico

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

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

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

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

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

Artigo 28.º

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V

REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 29.º

Disposições gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 30.º

Disposições específicas relativas ao certificado de homologação UE

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

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

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

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

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

b) Compilar o índice do dossiê de homologação;

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

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

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

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

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

Artigo 31.º

Disposições especiais aplicáveis a sistemas, componentes ou unidades técnicas

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

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

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

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

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

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

Artigo 32.º

Ensaio exigidos para a homologação UE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 33.º

Medidas relativas à conformidade da produção

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

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

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

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

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

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, no que diz respeito às medidas pormenorizadas relativas à conformidade da produção. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

CAPÍTULO VI

ALTERAÇÃO DAS HOMOLOGAÇÕES UE

Artigo 34.º

Disposições gerais

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

Essa entidade homologadora deve decidir qual dos procedimentos previstos no artigo 35.º deve ser adotado.

Sempre que necessário, a entidade homologadora pode decidir, após consulta ao fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação UE.

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

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

Os procedimentos referidos no artigo 35.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspeções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos.

Artigo 35.º

Revisões ou extensões das homologações UE

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

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

consolidada do dossiê de homologação, acompanhada de uma descrição pormenorizada das alterações, satisfaz esse requisito.

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

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

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

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

4. Não é necessário alterar a homologação de um veículo se os novos requisitos referidos no n.º 2, alínea c), forem, de um ponto de vista técnico, irrelevantes para esse modelo de veículo, ou se disserem respeito a outras categorias de veículos que não aquela à qual o veículo em causa pertence.

Artigo 36.º

Emissão e notificação das alterações

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

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

3. A entidade homologadora deve notificar qualquer alteração de um certificado de homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 29.º.

CAPÍTULO VII

VALIDADE DA HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 37.º

Caducidade

1. As homologações UE devem ser concedidas por um prazo de validade ilimitado.
2. A homologação UE de um veículo caduca em cada uma das seguintes situações:
 - a) Tornaram-se obrigatórios para a disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos novos requisitos aplicáveis ao modelo de veículo homologado, não sendo possível atualizar a homologação em conformidade;
 - b) A produção do veículo homologado cessou de modo voluntário e definitivo;
 - c) A validade da homologação terminou por força de uma restrição nos termos do artigo 40.º, n.º 6;
 - d) A homologação foi revogada, nos termos do artigo 33.º, n.º 5, do artigo 49.º, n.º 1, ou do artigo 52.º, n.º 4.
3. Caso uma única variante de um modelo ou uma versão de uma variante caduque, a caducidade da homologação UE do veículo é limitada à variante ou versão em causa.
4. Quando cessar definitivamente a produção de um determinado modelo de veículo, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE do veículo.

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

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

A entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve de imediato transmitir toda a informação pertinente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, a fim de permitir a aplicação, se for caso disso, do disposto no artigo 44.º.

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

CAPÍTULO VIII

CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

Artigo 38.º

Certificado de conformidade

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

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

Durante um período de dez anos após a respetiva data de fabrico, o fabricante do veículo deve emitir, a pedido do proprietário do veículo, uma segunda via do certificado de conformidade, mediante um pagamento que não exceda o custo da sua emissão. A menção «duplicado» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todos os duplicados do certificado.

2. O fabricante deve usar o modelo de certificado de conformidade adotado pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O certificado de conformidade é concebido de forma a impedir falsificações. Para o efeito, os atos de execução devem prever que o papel utilizado no certificado seja protegido por várias características de segurança referentes à impressão. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

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

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

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

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

7. O certificado de conformidade deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 40.º, n.º 2, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados, homologados nos termos do artigo 40.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (homologação provisória)».

8. O certificado de conformidade descrito nos atos de execução a que se refere o n.º 2 deve, para os veículos homologados nos termos do artigo 42.º, apresentar no seu cabeçalho a menção: «Para veículos completos/completados homologados em pequenas séries» e, na sua proximidade imediata, o ano de produção, seguido de um número de série entre 1 e o limite estabelecido no quadro constante do Anexo III, com indicação, para cada ano de produção, da posição do veículo em causa no âmbito dos números de produção atribuídos nesse ano.

9. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o fabricante pode transmitir o certificado de conformidade, por meios eletrónicos, à autoridade dos Estados-Membros responsável pela matrícula.

Artigo 39.º

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

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

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

No caso de não ser exigida a marca de homologação, o fabricante deve apor, pelo menos, o seu nome comercial registado ou marca registada, o número do modelo ou tipo ou um número de identificação.

3. A placa regulamentar e a marca de homologação UE devem ser conformes ao modelo definido pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2. O primeiro desses atos delegados deve ser adotado até 31 de dezembro de 2014.

CAPÍTULO IX

DERROGAÇÕES RELATIVAS A NOVAS TECNOLOGIAS OU NOVOS CONCEITOS

Artigo 40.º

Derrogações relativas a novas tecnologias ou novos conceitos

1. O fabricante pode requerer uma homologação UE de modelo de veículo ou de tipo de sistema, de componente ou de

unidade técnica que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais atos enumerados no Anexo II.

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

- a) O pedido de homologação indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou os novos conceitos em questão tornam incompatível o sistema, o componente ou a unidade técnica com um ou mais dos atos enumerados no Anexo II;
- b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de segurança e de proteção ambiental da nova tecnologia e as medidas tomadas no sentido de garantir que é mantido, pelo menos, um nível equivalente de segurança e de proteção ambiental ao previsto pelos requisitos em relação aos quais se pretende a derrogação;
- c) São apresentadas as descrições dos ensaios e dos resultados que provam que a condição da alínea b) está preenchida.

3. A concessão de uma tal derrogação da homologação UE para novas tecnologias ou novos conceitos deve ser sujeita à autorização da Comissão. Essa autorização deve ser dada por meio de um ato de execução. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

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

O caráter provisório e a validade territorial limitada devem ser mencionados no cabeçalho do certificado de homologação e no cabeçalho do certificado de conformidade. A Comissão pode adotar atos de execução com vista a definir modelos harmonizados para o certificado de homologação e para o certificado de conformidade par efeitos do presente número. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2.

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

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

7. Se a Comissão decidir recusar a autorização, a entidade homologadora deve informar de imediato o titular da homologação provisória a que se refere o n.º 4 de que essa homologação será revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

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

Artigo 41.º

Subsequente adaptação dos atos delegados e de execução

1. Caso autorize a concessão de uma derrogação por força do artigo 40.º, a Comissão deve aprovar de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a derrogação prevista no artigo 40.º se refira a um regulamento UNECE, a Comissão deve apresentar uma proposta de alteração ao regulamento UNECE em causa pelo procedimento previsto no Acordo de 1958 revisto.

2. Assim que os atos aplicáveis forem alterados, qualquer restrição da decisão da Comissão que autoriza a derrogação deve ser revogada.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação, autorizar, por meio de uma nova decisão sob a forma de um ato de execução adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2, o Estado-Membro a proceder a uma extensão da homologação.

CAPÍTULO X

VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PEQUENAS SÉRIES

Artigo 42.º

Homologação nacional de pequenas séries

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

2. Os Estados-Membros podem isentar o tipo de veículos a que se refere o n.º 1 da aplicação de um ou mais requisitos substantivos previstos num ou mais atos delegados enumerados no Anexo II, desde que tenham estabelecido os correspondentes requisitos alternativos.

Os «requisitos alternativos» são as disposições administrativas e os requisitos técnicos destinados a assegurar um nível de segurança funcional, de proteção ambiental e de segurança dos ocupantes, que seja equivalente, na medida do máximo que for possível, ao nível fixado por um ou mais atos delegados enumerados no Anexo II.

Os Estados-Membros podem isentar o tipo de veículos a que se refere o n.º 1 da aplicação de uma ou mais disposições administrativas previstas no presente regulamento ou nos atos de execução adotados por força do presente regulamento.

Um Estado-Membro só pode isentar da aplicação das disposições previstas no presente número se tiver motivos razoáveis para o efeito.

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

4. O certificado de homologação para veículos homologados nos termos do presente artigo deve ser elaborado em conformidade com o modelo referido no artigo 30.º, n.º 2, mas não deve apresentar no cabeçalho a menção «certificado de homologação UE de veículo» e deve especificar o conteúdo das isenções concedidas ao abrigo do n.º 2. Os certificados de homologação devem ser numerados de acordo com o sistema de numeração referido no artigo 29.º, n.º 4.

5. O certificado de homologação deve especificar a natureza das isenções concedidas ao abrigo do n.º 2, primeiro e terceiro parágrafos.

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

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

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

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

10. A pedido de um requerente que pretenda colocar no mercado ou matricular um veículo objeto de homologação nacional de pequenas séries no território de outro Estado-Membro, a entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de pequenas séries deve fornecer à entidade nacional do outro Estado-Membro um exemplar do certificado de homologação, incluindo o dossiê de homologação. São aplicáveis os n.ºs 8 e 9.

CAPÍTULO XI

DISPONIBILIZAÇÃO NO MERCADO, MATRÍCULA OU ENTRADA EM CIRCULAÇÃO

Artigo 43.º

Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos

Sem prejuízo dos artigos 46.º e 47.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação UE de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação ao abrigo do presente regulamento, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação se acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos do artigo 38.º.

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

Artigo 44.º

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

1. Não podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação, dentro dos limites para veículos em fim de série e dentro dos prazos indicados nos n.ºs 2 e 4, os veículos conformes ao modelo de veículo cuja homologação UE tenha caducado por força do artigo 37.º.

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

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

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

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

4. O número de veículos em fim de série não deve ser superior a 10 % do número de veículos matriculados durante os dois anos precedentes ou a 100 veículos por Estado-Membro, consoante o valor que for maior.

5. Deve ser feita uma referência especial que qualifique os veículos como «fim de série» no certificado de conformidade dos veículos que entrarem em circulação ao abrigo deste procedimento.

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

7. O presente artigo aplica-se apenas à cessação da produção devida à caducidade da homologação no caso referido no artigo 37.º, n.º 2, alínea a).

Artigo 45.º

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

1. Os componentes e as unidades técnicas só podem ser disponibilizados no mercado ou entrar em circulação se cumprirem os requisitos dos atos aplicáveis enumerados no Anexo II e estiverem corretamente marcados em conformidade com o disposto no artigo 39.º.

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

3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que beneficiem de uma isenção da aplicação de uma ou mais disposições do presente regulamento, ao abrigo do artigo 40.º, ou que se destinem a ser montados em veículos abrangidos por homologações concedidas ao abrigo do artigo 42.º e relativas ao componente ou unidade técnica em questão.

4. Em derrogação do n.º 1, e salvo disposição em contrário no presente regulamento ou num dos atos delegados adotados por força do presente regulamento, os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que se destinem a ser instalados em veículos que, quando foram disponibilizados no mercado ou deram entrada em circulação, não estavam ainda sujeitos à homologação nos termos do presente regulamento ou da Diretiva 2002/24/CE.

CAPÍTULO XII

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

Artigo 46.º

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

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

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

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

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

3. O operador económico deve assegurar a aplicação de todas as medidas corretivas adequadas relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou todas as unidades técnicas não conformes que colocou no mercado, matriculou ou por cuja entrada em circulação na União é responsável.

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

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

A informação transmitida deve conter todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação

do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conformes, da origem do produto, da natureza da alegada não conformidade e do risco conexo, da natureza e duração das medidas nacionais adotadas, bem como das observações do operador económico em causa. Em especial, as entidades homologadoras devem indicar se a não conformidade se deve a:

a) Incumprimento pelo veículo, sistema, componente ou pela unidade técnica dos requisitos relacionados com a saúde e a segurança das pessoas, a proteção do ambiente ou com outros aspetos de interesse público abrangidos pelo presente regulamento;

b) Insuficiências nos atos aplicáveis enumerados na lista do Anexo II.

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

7. Se, no prazo de um mês a contar da receção da informação referida no n.º 6 do presente artigo, não tiver sido colocada qualquer objeção pela Comissão, nem por qualquer Estado-Membro relativamente à medida tomada pelo Estado-Membro em causa, a medida deve ser avaliada pela Comissão, nos termos do artigo 47.º.

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

Artigo 47.º

Procedimento de salvaguarda da União

1. Se, durante o procedimento previsto no artigo 46.º, n.ºs 3 e 4, forem colocadas objeções à medida adotada por um Estado-Membro, ou se a Comissão considerar que a mesma é contrária à legislação da União, a Comissão deve, imediatamente, avaliar a medida nacional, após consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa. Com base nos resultados da avaliação, a Comissão decide, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2, se a medida nacional é ou não considerada justificada.

A Comissão comunica a sua decisão a todos os Estados-Membros e ao(s) operador(es) económico(s) em causa.

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

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

- a) Caso estejam em questão atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, a Comissão deve propor as alterações necessárias ao ato em causa;
- b) Caso estejam em questão regulamentos UNECE, a Comissão apresenta os necessários projetos de alteração aos regulamentos UNECE em causa, pelo procedimento previsto pelo Acordo de 1958 revisto.

Artigo 48.º

Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas conformes que apresentam um risco grave

1. Sempre que um Estado-Membro, após a avaliação prevista no artigo 46.º, n.º 1, verificar que, embora conforme aos requisitos aplicáveis ou incluindo a marcação adequada, os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas apresentam um risco grave para a segurança ou podem prejudicar gravemente o ambiente ou a saúde pública, deve exigir ao operador económico em causa que tome todas as medidas adequadas para garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em questão, quando forem colocados no mercado, matriculados ou após a sua entrada em circulação, já não apresentem esse risco, ou para os retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco. O Estado-Membro pode recusar-se a matricular esses veículos até que o respetivo fabricante tenha tomado todas as medidas adequadas.

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

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

4. A Comissão deve iniciar, imediatamente, consultas com os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) em causa e, em particular, com a entidade homologadora que concedeu a homologação, a fim de proceder à avaliação da medida nacional. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão decide se as medidas nacionais referidas no n.º 1 são ou não consideradas justificadas e, se necessário, propõe medidas adequadas.

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

Artigo 49.º

Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes com o modelo ou tipo homologados

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 50.º

Colocação no mercado e entrada em circulação de peças e equipamento que sejam suscetíveis de constituir um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais

1. As peças ou o equipamento que sejam suscetíveis de constituir um risco grave para o correto funcionamento dos sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental não devem ser colocados no mercado, matriculados ou entrar em circulação e devem ser proibidos, salvo se tiverem sido autorizados por uma entidade homologadora nos termos do artigo 51.º, n.ºs 1 e 4.

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

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

Aqueles atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2.

3. O n.º 1 não é aplicável às peças e ao equipamento de origem, nem às peças e ao equipamento homologados em conformidade com qualquer um dos atos enumerados no Anexo II, salvo se a homologação se referir a aspetos que não estejam abrangidos pelo disposto no n.º 1.

O n.º 1 não se aplica às peças ou ao equipamento produzidos exclusivamente para veículos de competição que não se destinem a circular em estradas abertas ao público. Se as peças ou o equipamento incluídos numa lista elaborada ao abrigo do ato de execução a que se refere o n.º 2 tiverem uma dupla utilização, na competição e na estrada, tais peças ou equipamento não podem ser disponibilizados ao público em geral para uso em veículos destinados a circular nas estradas abertas ao público, a menos que respeitem os critérios previstos no presente artigo. Se for caso disso, a Comissão aprova disposições para a identificação das peças ou do equipamento a que se refere o presente número.

4. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados relativos às normas que as peças ou o equipamento mencionados no n.º 1 do presente artigo devem cumprir.

Estes requisitos podem basear-se nos atos enumerados no Anexo II ou podem consistir numa comparação da peça ou do equipamento com o desempenho ambiental ou de segurança do veículo de origem, ou de qualquer das suas peças, consoante o caso. Os requisitos referidos no n.º 4 podem basear-se nos atos enumerados no Anexo II ou podem consistir numa comparação das peças ou do equipamento com o desempenho ambiental ou de segurança do veículo de origem, ou de qualquer das suas peças, consoante o caso. Em qualquer dos casos, os requisitos devem garantir que as peças ou o equipamento não prejudicam o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

Artigo 51.º

Peças e equipamento suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais – requisitos conexos

1. Para efeitos do disposto no artigo 50.º, n.º 1, o fabricante das peças ou do equipamento deve apresentar à entidade homologadora um pedido de homologação acompanhado de um relatório de ensaio, elaborado por um serviço técnico designado, que certifique que as peças ou o equipamento para os quais é solicitada autorização satisfazem os requisitos referidos no artigo 50.º, n.º 4. O fabricante só pode apresentar um pedido por tipo de peça, e apenas junto de uma entidade homologadora.

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

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

Caso a entidade homologadora considere, tendo em conta o relatório de ensaio e outros elementos de prova, que as peças ou o equipamento em causa cumprem os requisitos referidos no artigo 50.º, n.º 4, deve autorizar a colocação no mercado ou a entrada em circulação das peças ou do equipamento nos termos do n.º 4, segundo parágrafo, do presente artigo.

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

3. A Comissão pode adotar atos de execução destinados a definir um formulário-modelo e um sistema de numeração para o certificado a que se refere o n.º 2, terceiro parágrafo, do presente artigo. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

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

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

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

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

6. Qualquer desacordo entre entidades homologadoras de diferentes Estados-Membros em relação à autorização a que se refere o n.º 2, segundo parágrafo, deve ser submetido à apreciação da Comissão. A Comissão toma as medidas adequadas para resolver o diferendo, nomeadamente, se for necessário, requerendo a revogação da autorização, após consulta das entidades homologadoras.

7. Até à elaboração da lista referida no artigo 50.º, n.º 2, os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais relativas às peças ou ao equipamento suscetíveis de afetar o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

Artigo 52.º

Recolha de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Um fabricante que obteve uma homologação UE para um veículo completo e que, por força do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, seja obrigado a retirar do mercado os veículos já colocados no mercado, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de um sistema, componente ou unidade técnica instalado no veículo em causa apresentar um risco sério para a segurança, a saúde pública ou a proteção do ambiente, independentemente de terem ou não sido homologados em conformidade com o presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.

2. Um fabricante que tenha obtido uma homologação UE para sistemas, componentes ou unidades técnicas e que, por força do disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, seja obrigado a retirar do mercado esses sistemas, componentes ou essas unidades técnicas já colocados no mercado, matriculados ou por cuja entrada em circulação é responsável, pelo facto de apresentarem um risco sério para a segurança, a segurança no trabalho, a saúde pública ou a proteção do ambiente, indepen-

dentemente de terem ou não sido homologados em conformidade com o presente regulamento, deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação do veículo.

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

As entidades homologadoras asseguram que as soluções são efetivamente aplicadas nos respetivos Estados-Membros.

4. Se as soluções forem consideradas insuficientes ou se não tiverem sido aplicadas num prazo suficientemente breve pela entidade homologadora em causa, essa entidade homologadora deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

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

Artigo 53.º

Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis

1. Qualquer decisão tomada por força do presente regulamento ou qualquer decisão de recusa ou de revogação de uma homologação UE, de recusa de matrícula ou de proibição ou restrição de colocação no mercado, matrícula ou entrada em circulação de um veículo ou requerendo a retirada de um veículo do mercado devem ser devidamente fundamentadas.

2. Qualquer decisão deste teor deve ser notificada ao interessado, que deve, simultaneamente, ser informado das vias de recurso disponíveis e dos respetivos prazos previstos na legislação em vigor no Estado-Membro em causa.

CAPÍTULO XIII

REGULAMENTOS INTERNACIONAIS

Artigo 54.º

Regulamentos UNECE exigidos para a homologação UE

1. Os regulamentos UNECE que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais aderiu, ou as alterações a esses regulamentos, que são enumerados no presente regulamento ou nos atos delegados adotados por força do presente regulamento, fazem parte dos requisitos para a homologação UE de um veículo.

2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com os regulamentos UNECE referidos no n.º 1 e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação concedidas ao abrigo do presente regulamento e dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

3. Caso a União vote a favor de um regulamento UNECE, ou de alterações a esse regulamento, para efeitos da homologação UE de veículos, a Comissão deve adotar um ato delegado, nos termos do artigo 75.º, a fim de tornar obrigatório o regulamento UNECE, ou as respetivas alterações e alterar o presente regulamento ou alterar os atos delegados adotados por força do presente regulamento, consoante o caso.

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

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

CAPÍTULO XIV

PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

Artigo 55.º

Informações destinadas aos utilizadores

1. O fabricante não pode prestar quaisquer informações técnicas relacionadas com os dados previstos no presente regulamento, ou nos atos delegados ou de execução enumerados no presente regulamento que divirjam dos dados que foram aprovados pela entidade homologadora.

2. Se um ato delegado ou de execução adotado por força do presente regulamento o prever, o fabricante deve pôr à disposição dos utilizadores todas as informações pertinentes e as instruções necessárias, com descrição de quaisquer condições especiais ou restrições à utilização de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica.

3. As informações a que se refere o n.º 2 devem ser prestadas na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro no qual o veículo foi colocado no mercado, matriculado ou em que deve entrar em circulação. Essas informações devem ser igualmente prestadas, após aprovação da entidade homologadora, no manual do utilizador.

Artigo 56.º

Informações destinadas aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas

1. O fabricante do veículo deve disponibilizar aos fabricantes de componentes ou unidades técnicas todos os dados necessários para a homologação UE de componentes ou de unidades técnicas, ou para obter uma autorização ao abrigo do artigo 50.º, incluindo, se aplicável, os desenhos especificados nos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento.

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

2. O fabricante de componentes ou unidades técnicas, na sua qualidade de titular de um certificado de homologação UE, que, nos termos do artigo 31.º, n.º 4, inclua restrições quanto à utilização do componente ou da unidade técnica em causa e/ou condições especiais de montagem, deve prestar ao fabricante do veículo todas as informações detalhadas a esse respeito.

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

CAPÍTULO XV

ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO

Artigo 57.º

Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem facultar aos operadores independentes um acesso ilimitado à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, através de sítios *web*, utilizando um formato normalizado e de um modo fácil e rápido. Em particular, este acesso deve ser facultado de modo não discriminatório, em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados. Esta obrigação não se aplica caso um veículo tenha sido homologado como veículo de pequena série.

2. Até a Comissão adotar uma norma comum, a informação a que se faz referência no n.º 1 deve ser apresentada de modo coerente e suscetível de ser tratada pelos operadores independentes mediante um esforço razoável.

Os fabricantes devem igualmente colocar à disposição dos operadores independentes, bem como das oficinas de reparação e representantes autorizados, documentação em matéria de formação.

3. As informações referidas no n.º 1 incluem obrigatoriamente os seguintes elementos:

- a) Um número inequívoco de identificação do veículo;
- b) Manuais de manutenção, incluindo registos de reparações e de manutenção, e calendário de revisões;
- c) Manuais técnicos e boletins dos serviços técnicos;
- d) Informações sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);
- e) Diagramas de cablagem;

- f) Códigos de diagnóstico de anomalias, incluindo códigos específicos do fabricante;
- g) Números de identificação do *software* e de verificação da calibragem aplicáveis ao modelo de veículo;
- h) Informações relativas a, e fornecidas por meio de, ferramentas e equipamento exclusivos;
- i) Informações sobre registos de dados e dados de monitorização bidirecional e ensaio;
- j) Unidades de trabalho.

4. Os representantes ou oficinas de reparação autorizados no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fabricante são considerados operadores independentes para efeitos do presente regulamento na medida em que prestem serviços de reparação ou de manutenção a veículos produzidos por fabricantes de cujo sistema de distribuição não fazem parte.

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

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

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

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

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

A Comissão pode adotar atos de execução que definam um formulário-modelo para o certificado de acesso às informações relativas aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) e à reparação e manutenção de veículos, em ordem a disponibilizar essa prova de conformidade à entidade homologadora. Esses atos de

execução devem ser adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 73.º, n.º 2.

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

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

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

12. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 75.º, atos delegados respeitantes aos requisitos de carácter pormenorizado aplicáveis ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, mormente às especificações técnicas atinentes ao modo como deve ser fornecida essa informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

Artigo 58.º

Obrigações em caso de vários titulares de uma homologação

1. No caso de homologação fase a fase ou de homologação multifaseada, o fabricante responsável por cada homologação individual deve também ser responsável pela comunicação da informação sobre reparação respeitante ao sistema, componente ou unidade técnica específicos, ou respeitante a uma dada fase, tanto ao fabricante final, como aos operadores independentes.

2. O fabricante final é responsável pela prestação das informações que digam respeito ao veículo completo aos operadores independentes.

Artigo 59.º

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

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

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

*Artigo 60.º***Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos**

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

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

CAPÍTULO XVI

DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS*Artigo 61.º***Requisitos relativos a serviços técnicos**

1. As entidades homologadoras com poderes de designação asseguram que, antes de procederem à designação de um serviço técnico por força do artigo 63.º, esse serviço técnico cumpre os requisitos previstos nos n.ºs 2 a 9 do presente artigo.

2. Sem prejuízo do artigo 64.º, n.º 1, o serviço técnico deve ter sido constituído nos termos do direito nacional de um Estado-Membro e ser dotado de personalidade jurídica.

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

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

4. Um serviço técnico não pode, nem podem os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as categorias de atividades para as quais foi designado, nos termos do artigo 63.º, n.º 1, ser os projetistas, fabricantes, fornecedores ou responsáveis pela manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avaliam, nem representar qualquer uma dessas pessoas. Esta exigência não impede a utilização dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas ava-

liados, a que se refere o n.º 3 do presente artigo, que sejam necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

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

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

6. Um serviço técnico deve ter capacidade para executar todas as categorias de atividades para as quais foi designado, nos termos do artigo 63.º, n.º 1, demonstrando que possui, de forma satisfatória para a respetiva entidade homologadora:

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

Além disso, deve demonstrar à entidade homologadora com poderes de designação a sua observância das normas estabelecidas no ato delegado adotado por força do artigo 65.º, que sejam relevantes para as categorias de atividades para as quais foi designado.

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

⁽¹⁾ JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

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

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

Artigo 62.º

Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos só podem subcontratar algumas das atividades para as quais foram designados nos termos do artigo 63.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial, com o acordo da respetiva entidade homologadora com poderes de designação.

2. Sempre que um serviço técnico subcontratar tarefas específicas relacionadas com as categorias de atividades para as quais foi designado ou recorrer a uma filial, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos definidos no artigo 61.º e informar desse facto entidade homologadora com poderes de designação.

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

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

Artigo 63.º

Designação dos serviços técnicos

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

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

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

3. Os serviços técnicos de um país terceiro, diferentes dos designados nos termos do artigo 64.º, podem ser notificados para os fins previstos no artigo 67.º, mas só se essa aceitação de serviços técnicos estiver prevista no âmbito de um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa. Este facto não impede que um serviço técnico criado ao abrigo da legislação nacional de um Estado-Membro, nos termos do artigo 61.º, n.º 2, estabeleça filiais em países terceiros, desde que as filiais sejam diretamente geridas e controladas pelo serviço técnico designado.

Artigo 64.º

Serviços técnicos internos acreditados do fabricante

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

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

- a) Para além de ser designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro, deve ser acreditado por um organismo nacional de acreditação, tal como definido no artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e de acordo com as normas e procedimentos a que se refere o artigo 65.º do presente regulamento;
- b) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal devem ter uma estrutura identificável e dispor de métodos de apresentação de relatórios a nível da organização de que são parte que assegurem e demonstrem a sua imparcialidade ao organismo nacional de acreditação competente;
- c) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal não devem exercer qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência de julgamento ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais foram designados;
- d) O serviço técnico interno acreditado presta os seus serviços exclusivamente à organização de que faz parte.

3. Os serviços técnicos internos acreditados não necessitam de ser notificados à Comissão, para efeitos do artigo 67.º, mas as informações sobre a respetiva acreditação devem ser facultadas pela empresa em que se integram ou pelo organismo nacional de acreditação à entidade homologadora com poderes de designação, se esta as solicitar.

Artigo 65.º

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

A fim de assegurar que os serviços técnicos cumprem normas de desempenho de nível elevado comuns a todos os Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, relativos às normas que os serviços técnicos devem cumprir, assim como ao respetivo procedimento de avaliação, nos termos do artigo 66.º, e de acreditação, nos termos do artigo 64.º.

Artigo 66.º

Avaliação das competências dos serviços técnicos

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

2. A avaliação em que se baseia o relatório referido no n.º 1 deve ser conduzida de acordo com as disposições estabelecidas num ato delegado adotado por força do artigo 65.º. O relatório de avaliação é revisto, pelo menos, de três em três anos.

3. O relatório de avaliação é comunicado à Comissão, a pedido desta. Nesse caso, e se a notificação não se basear no certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento, a entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão prova documental que ateste a competência do serviço técnico e de que constem as medidas adotadas para assegurar que o serviço técnico é auditado periodicamente pela entidade homologadora com poderes de designação, satisfazendo os requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

A entidade homologadora que pretender ser designada como serviço técnico, nos termos do artigo 63.º, n.º 2, deve documentar o cumprimento dos requisitos mediante uma avaliação da atividade em causa efetuada por inspetores independentes. Os inspetores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada.

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

Artigo 67.º

Procedimentos de notificação

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

2. Um serviço técnico só pode levar a cabo as atividades mencionadas no artigo 63.º, n.º 1, em nome da entidade homologadora com poderes de designação responsável pela homologação, se a Comissão tiver sido notificada previamente do facto, nos termos das disposições constantes do n.º 1 do presente artigo.

3. Um mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras com poderes de designação e notificado pelos Estados-Membros dessas entidades, independentemente da categoria ou das categorias de atividades que exercerá nos termos do artigo 63.º, n.º 1.

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

5. Quando, em aplicação de um ato enumerado no Anexo II, deva ser designada uma organização específica ou um organismo competente cuja atividade não se enquadre nas atividades referidas no artigo 63.º, n.º 1, a notificação é feita nos termos do presente artigo.

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

Artigo 68.º

Alterações às designações

1. Sempre que a entidade homologadora com poderes de designação determinar ou for informada de que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, ou de que não cumpre os seus deveres, a referida entidade deve restringir, suspender ou retirar a designação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa. O Estado-Membro que notificou este serviço técnico deve informar imediatamente a Comissão em conformidade. A Comissão deve alterar a informação publicada a que se refere o artigo 67.º, n.º 6, em conformidade.

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

Artigo 69.º

Contestação da competência dos serviços técnicos

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

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

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

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

Artigo 70.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de funcionamento

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

Os serviços técnicos devem supervisionar ou realizar os ensaios exigidos para a homologação ou as inspeções especificadas no presente regulamento ou num dos atos enumerados no Anexo II, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos. Os serviços técnicos não podem efetuar ensaios, avaliações ou inspeções para os quais não tenham sido devidamente designados pela respetiva entidade homologadora.

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

- a) Autorizar a respetiva entidade homologadora com poderes de designação a atestar o serviço técnico no decurso da avaliação da conformidade, se for caso disso; e
- b) Sem prejuízo do disposto no artigo 61.º, n.º 9 e no artigo 71.º, fornecer à respetiva entidade homologadora com poderes de designação as informações relativas às suas categorias de atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, caso sejam solicitadas.

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

4. Se, no decurso de um controlo da conformidade da produção na sequência da concessão de um certificado de homologação, o serviço técnico, em nome da entidade homologadora com poderes de designação, verificar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, deve comunicar o facto à referida entidade homologadora com poderes de designação. A entidade homologadora deve tomar as medidas adequadas previstas no artigo 33.º.

Artigo 71.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de informação

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

- a) Qualquer não conformidade detetada que possa requerer uma recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado de homologação;
- b) Quaisquer circunstâncias que afetem o âmbito e as condições da sua designação;
- c) Quaisquer pedidos de informação sobre as suas atividades que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado;

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

CAPÍTULO XVII

ATOS DE EXECUÇÃO E ATOS DELEGADOS

Artigo 72.º

Atos de execução

Para a consecução dos objetivos do presente regulamento e a fim de estabelecer condições uniformes para a sua execução, a Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 73.º, n.º 2, atos de execução que estabelecem as seguintes medidas de execução:

- a) O modelo para a declaração do fabricante sobre a resistência dos sistemas, das peças e do equipamento fulcrais em termos de segurança funcional, a que se refere o artigo 22.º, n.º 7;
- b) Modelos para a ficha de informação e para o dossiê de fabrico, a que se refere o artigo 27.º, n.º 4;
- c) O sistema de numeração dos certificados de homologação UE, a que se refere o artigo 29.º, n.º 4;
- d) O modelo para o certificado de homologação UE, a que se refere o artigo 30.º, n.º 2;
- e) O modelo para a ficha de resultados do ensaio apenas ao certificado de homologação UE, a que se refere o artigo 30.º, n.º 3;
- f) O modelo para a lista dos requisitos ou atos aplicáveis, a que se refere o artigo 30.º, n.º 6;
- g) Os requisitos gerais aplicáveis ao formato do relatório de ensaio, a que se refere o artigo 32.º, n.º 1;

- h) O modelo para o certificado de conformidade, a que se refere o artigo 38.º, n.º 2;
- i) O modelo para a marcação da homologação UE, a que se refere o artigo 39.º, n.º 3;
- j) As autorizações de concessão de homologações UE que isentem as novas tecnologias ou os novos conceitos, a que se refere o artigo 40.º, n.º 3;
- k) Os modelos para o certificado de homologação e para o certificado de conformidade relativos às novas tecnologias ou os novos conceitos, a que se refere o artigo 40.º, n.º 4;
- l) As autorizações para que os Estados-Membros prorroguem a homologação, a que se refere o artigo 41.º, n.º 2;
- m) A lista de peças e equipamento, a que se refere o artigo 50.º, n.º 2;
- n) O modelo e o sistema de numeração para o certificado, a que se refere o artigo 51.º, n.º 3, bem como todos os demais aspetos relacionados com o processo de autorização prevista no referido artigo;
- o) O modelo para o certificado comprovativo de conformidade com a entidade homologadora, a que se refere o artigo 57.º, n.º 8;
- de segurança funcional para as motoquatro pesadas de estrada da subcategoria L7e-A,
- ii) Aos Anexos II e V, a fim de introduzir referências e retificações dos atos regulamentares,
- iii) Ao Anexo V, parte B, a fim de alterar os combustíveis de referência aplicáveis,
- iv) Ao Anexo VI, Partes C e D, a fim de ter em conta os resultados do estudo a que se refere o artigo 23.º, n.º 4, e a adoção dos regulamentos UNECE.

Artigo 75.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referidos no artigo 18.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 5, no artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, no artigo 23.º, n.ºs 6 e 12, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 25.º, n.º 8, no artigo 32.º, n.º 6, no artigo 33.º, n.º 6, no artigo 50.º, n.º 4, no artigo 54.º, n.º 3, no artigo 57.º, n.º 12, no artigo 65.º e no artigo 74.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 22 de março de 2013.

3. A delegação de poderes referida no artigo 18.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 5, no artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, no artigo 23.º, n.ºs 6 e 12, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 25.º, n.º 8, no artigo 32.º, n.º 6, no artigo 33.º, n.º 6, no artigo 50.º, n.º 4, no artigo 54.º, n.º 3, no artigo 57.º, n.º 12, no artigo 65.º e no artigo 74.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, n.º 3, do artigo 20.º, n.º 2, do artigo 21.º, n.º 5, do artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, do artigo 23.º, n.ºs 6 e 12, do artigo 24.º, n.º 3, do artigo 25.º, n.º 8, do artigo 32.º, n.º 6, do artigo 33.º, n.º 6, do artigo 50.º, n.º 4, do artigo 54.º, n.º 3, do artigo 57.º, n.º 12, do artigo 65.º e do artigo 74.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 73.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor criado no artigo 40.º da Diretiva 2007/46/CE. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

Artigo 74.º

Alteração dos anexos

Sem prejuízo das demais disposições do presente regulamento relativas à alteração dos seus anexos, a Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, relativos a alterações:

- i) Aos Anexos II, Partes B e C, no que respeita à introdução de requisitos adicionais em matéria de construção de veículos e

CAPÍTULO XVIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 76.º

Sanções

1. Os Estados-Membros devem prever sanções para o incumprimento, por parte dos operadores económicos, do presente regulamento e dos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação das referidas sanções. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão até 23 de março de 2015 e notificar sem demora a Comissão de qualquer alteração subsequente do respetivo teor.
2. Os tipos de infração sujeitos a sanções incluem:
 - a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou durante os procedimentos de retirada de circulação;
 - b) A falsificação de resultados de ensaios para a homologação;
 - c) A retenção de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à retirada de circulação, à recusa ou à revogação da homologação de um veículo;
 - d) A utilização de dispositivos que falseiem os dados;
 - e) A recusa do acesso a informações;
 - f) A disponibilização no mercado pelos operadores económicos de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que estão sujeitos a aprovação, mas que não a tenham obtido, ou com base na falsificação de documentos ou marcações com esse propósito.

Artigo 77.º

Disposições transitórias

1. Sem prejuízo de outras disposições que dele façam parte, o presente regulamento não invalida qualquer homologação UE concedida a veículos ou a sistemas, componentes ou unidades técnicas antes de 1 de janeiro de 2016.
2. Salvo disposição em contrário, as homologações UE concedidas a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas ao abrigo dos atos a que se refere o artigo 81.º, n.º 1, mantêm-se válidas até às datas especificadas no Anexo IV para os modelos de veículos já existentes.
3. Em derrogação do disposto no presente regulamento, os novos modelos de veículos das categorias L1e, L2e e L6e, ou os novos sistemas, componentes ou unidades técnicas para esses modelos de veículos, devem continuar a ser objeto de homologação ao abrigo da Diretiva 2002/24/CE até 31 de dezembro de 2016.

4. As entidades homologadoras devem continuar a conceder a extensão da homologação aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas referidos no n.º 1 nos termos da Diretiva 2002/24/CE e de qualquer das diretivas enumeradas no artigo 81.º, n.º 1. Porém, tais homologações não devem ser utilizadas para efeitos de obtenção de uma homologação de veículo completo ao abrigo do presente regulamento.

5. Em derrogação do disposto na Diretiva 2002/24/CE, também deve ser concedida homologação a veículos que estejam em conformidade com o presente regulamento e os atos delegados adotados por força do presente regulamento no tocante aos requisitos ambientais e de propulsão enumerados no Anexo II, Parte A, até 31 de dezembro de 2015.

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

Artigo 78.º

Relatórios

1. Até 31 de dezembro de 2020, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação enunciados no presente regulamento.

2. Com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento até 31 de dezembro de 2021. O relatório deve incidir, nomeadamente, sobre a questão de saber se, com base na experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento, é conveniente prever também uma menção à homologação UE de pequenas séries no âmbito do Capítulo X. Se o entender necessário, a Comissão apresenta uma proposta nesse sentido.

Artigo 79.º

Reexame da questão dos sistemas avançados de travagem

1. Até 31 de dezembro de 2019, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

2. Esse relatório deve ponderar a instalação obrigatória de um sistema de travagem antibloqueio e de um sistema suplementar de travagem combinada, à escolha do fabricante, nos motociclos da subcategoria L3e-A1. Tal ponderação deve basear-se numa avaliação da exequibilidade técnica de tal requisito, numa análise da relação custo-eficácia, numa análise dos acidentes rodoviários e numa consulta das partes interessadas. Deve também ter em conta as normas conexas já existentes a nível europeu e internacional.

3. Para os efeitos do relatório previsto no n.º 2, os Estados-Membros comunicam à Comissão, até 31 de dezembro de 2017, as estatísticas relativas aos acidentes rodoviários dos motociclos em causa no período correspondente aos quatro últimos anos que se baseiam na classificação dos veículos constante do Anexo I e no tipo de sistema avançado de travagem já instalado.

4. Com base nos resultados do relatório, a Comissão deve ponderar a apresentação de uma proposta legislativa sobre a instalação obrigatória de um sistema avançado de travagem nas subcategorias de veículos em causa.

Artigo 80.º

Reexame da questão das homologações de veículos individuais

1. Até de 31 de dezembro de 2022, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, relativamente às matérias referidas.
2. O relatório deve basear-se na consulta das partes interessadas e deve ter em conta normas conexas já existentes a nível europeu e internacional.
3. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros comunicam à Comissão:
 - a) O número de homologações a título individual concedidas anualmente pelas autoridades nacionais desses Estados-Membros aos veículos da categoria L, antes da primeira matrícula, desde 1 de janeiro de 2016;
 - b) Os critérios nacionais em que se basearam essas aprovações, na medida em que se tenha registado um desvio desses critérios em relação aos requisitos obrigatórios para a homologação UE.
4. O relatório deve ser acompanhado, se necessário, de propostas legislativas e deve proceder a uma análise da inclusão das homologações a título individual no presente regulamento, com base em requisitos harmonizados.

Artigo 81.º

Revogação

1. Sem prejuízo do artigo 77.º do presente regulamento, a Diretiva 2002/24/CE, bem como as Diretivas 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE e 2009/139/CE são revogadas com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2016.
2. As referências feitas para as diretivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas para o presente regulamento e, no que se refere à Diretiva 2002/24/CE, de acordo com a tabela de correspondência do Anexo IX.

Artigo 82.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2016.

A partir de 22 de março de 2013, as autoridades nacionais não podem recusar a homologação UE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo, nem proibir o registo, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de um novo veículo sempre que o veículo em causa cumpra o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, caso um fabricante o solicite.

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

Feito em Estrasburgo, em 15 de janeiro de 2013.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

A Presidente

L. CREIGHTON

LISTA DOS ANEXOS

- ANEXO I — Classificação dos veículos
- ANEXO II — Lista completa de requisitos para efeitos de homologação UE de um veículo
- ANEXO III — Limites para pequenas séries
- ANEXO IV — Calendário de aplicação do presente regulamento para efeitos de homologação
- ANEXO V, Parte A — Requisitos e ensaios para proteção do ambiente
- ANEXO V, Parte B — Aplicação dos requisitos do teste de desempenho ambiental para efeitos de homologação e extensões
- ANEXO VI — Valores-limite aplicáveis às emissões poluentes, valores-limite do sistema OBD, valores-limite das emissões sonoras para efeitos de homologação e conformidade da produção
- (A) Valores-limite das emissões de tubo de escape após arranque a frio
- (B) Valores-limite das emissões do sistema de diagnóstico a bordo;
- (C) Valores-limite das emissões por evaporação
- (D) Valores-limite do nível sonoro — Euro 4 e Euro 5.
- ANEXO VII — Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição
- ANEXO VIII — Requisitos suplementares de segurança funcional
- ANEXO IX — Tabela de correspondência
-

ANEXO I

Classificação dos veículos

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L1e-L7e	Todos os veículos da categoria L	(1) comprimento \leq 4 000 mm ou \leq 3 000 mm para os veículos L6e-B ou \leq 3 700 mm para os veículos L7e-C; e (2) largura \leq 2 000 mm, ou \leq 1 000 mm para os veículos L1e, ou \leq 1 500 mm para os veículos L6e-B ou L7e-C; e (3) altura \leq 2 500 mm; e
Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L1e	Velocípede com motor	(4) veículos de duas rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) com uma cilindrada \leq 50 cm ³ , se um motor PI de combustão interna fizer parte da configuração do sistema de propulsão PI; e (6) velocidade máxima de projeto \leq 45 km/h; e (7) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ \leq 4 000 kW; e (8) peso máximo= peso tecnicamente admissível declarado pelo fabricante; e
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L1e-A	Velocípede com motor	(9) velocípedes concebidos para se pedalar equipados com um sistema de propulsão auxiliar tendo como objetivo principal uma pedalagem assistida; e (10) a alimentação do sistema de propulsão auxiliar é interrompida quando a velocidade do veículo atinge \leq 25 km/h; e (11) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ \leq 1 000 kW; e (12) velocípedes a motor de três ou quatro rodas que cumprem os critérios de subclassificação suplementares específicos 9 a 11 e são classificados como sendo tecnicamente equivalentes aos veículos de duas rodas L1e-A.
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas	(9) qualquer outro veículo da categoria L1e que não possa ser classificado de acordo com os critérios de 9 a 12 dos veículos L1e-A.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L2e	Ciclomotor de três rodas	(4) veículos de três rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) com uma cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ se um motor PI de combustão interna ou com uma cilindrada $\leq 500 \text{ cm}^3$, ou se um motor de combustão interna CI fizer parte da configuração do sistema de propulsão; e (6) velocidade máxima de projeto do veículo $\leq 45 \text{ km/h}$; e (7) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ kW}$; e (8) peso em ordem de marcha $\leq 270 \text{ kg}$; e (9) equipados com um máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento para o condutor
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L2e-P	Ciclomotor de três rodas para transporte de passageiros	(10) os veículos L2e, exceto os que satisfazem os critérios de classificação específicos para os veículos L2e-U.
L2e-U	Ciclomotor de três rodas para fins comerciais	(10) concebido exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana, que preencha um dos seguintes critérios: a) Comprimento da _{plataforma de carga} \times largura da _{plataforma de carga} $> 0,3 \times$ comprimento do _{veículo} \times largura do _{veículo} ; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L3e ⁽²⁾	Motociclo de duas rodas	(4) veículo de duas rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) peso máximo= peso tecnicamente admissível declarado pelo fabricante; e (6) veículo de duas rodas que não possa ser classificado na categoria L1e.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L3e-A1	Motociclo de baixo desempenho	(7) cilindrada do motor $\leq 125 \text{ cm}^3$; e (8) uma potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$; e (9) uma relação potência ⁽¹⁾ /peso inferior ou igual a $0,1 \text{ kW/kg}$.
L3e-A2	Motociclo de médio desempenho	(7) potência nominal máxima contínua ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$; e (8) uma relação potência ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$; e (9) não derivado de um veículo equipado com um motor que tenha mais do dobro da sua potência ⁽¹⁾ ; e (10) veículo L3e que não possa ser classificado segundo os critérios suplementares de subclassificação 7, 8 e 9 dos veículos L3-A1.
L3e-A3	Motociclo de elevado desempenho	(7) qualquer outro veículo L3e que não pode ser classificado segundo os critérios de classificação dos veículos L3e-A1 ou L3e-A2.

Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subsubclassificação, para além dos critérios de subclassificação dos motociclos L3e-A1, L3e-A2 ou A3
L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3)	Motociclos de «enduro»	a) altura do assento ≥ 900 mm; e b) distância ao solo ≥ 310 mm; e c) relação global da caixa de velocidades na relação de transmissão mais elevada (relação primária da caixa de velocidades \times relação secundária da caixa de velocidades na relação de transmissão mais elevada \times relação de transmissão final) $\geq 6,0$; e d) peso em ordem de marcha mais peso da bateria de propulsão, em caso de propulsão elétrica ou híbrida elétrica < 140 kg; e e) sem lugar sentado para um passageiro.
L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	Motociclos de «trial»	a) altura do assento ≤ 700 mm; e b) distância ao solo ≥ 280 mm; e c) capacidade do reservatório de combustível < 4 litros; e d) relação global da caixa de velocidades (relação primária da caixa de velocidades \times relação secundária da caixa de velocidades na relação de transmissão mais elevada \times relação de transmissão final) $\geq 7,5$; e e) peso em ordem de marcha < 100 kg; e f) sem lugar sentado para um passageiro.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	(4) veículo de base motorizado conforme aos critérios de classificação e subclassificação para os veículos L3e; e (5) veículo de base motorizado com carro lateral; e (6) com um máximo de quatro lugares sentados, incluindo o condutor do motociclo com carro lateral; e (7) um máximo de dois lugares sentados para os passageiros no carro lateral; e (8) peso máximo= peso tecnicamente admissível declarado pelo fabricante.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L5e	Triciclos motorizados	(4) veículos de três rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) peso em ordem de marcha $\leq 1\ 000$ kg; e (6) veículo de três rodas que não possa ser classificado como um veículo L2e.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L5e-A	Triciclos	(7) veículos L5e, exceto os que são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L5e-Be; e (8) com um máximo de cinco lugares sentados, incluindo a posição do assento do condutor.
L5e-B	Triciclos comerciais	(7) concebido como veículo utilitário e caracterizado por possuir um habitáculo fechado para o condutor e para o passageiro, acessível, no máximo, por três lados; e (8) equipado com um máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento do condutor; e (9) concebido exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana, que preencha um dos seguintes critérios: a) Comprimento da plataforma de carga \times largura da plataforma de carga $> 0,3 \times$ comprimento do veículo \times largura do veículo; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L6e	Quadriciclos ligeiros	(4) veículos de quatro rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3, e (5) uma velocidade máxima de projeto ≤ 45 km/h; e (6) com uma massa em ordem de marcha ≤ 425 kg; e (7) com uma cilindrada ≤ 50 cm ³ , se um motor PI, ou uma cilindrada ≤ 500 cm ³ , e se um motor CI fizer parte da configuração do sistema propulsor do veículo; e (8) equipado com um máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento do condutor.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	(9) veículos da categoria L6e não conformes com os critérios específicos de classificação para veículos L6e-B; e (10) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ kW
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro	(9) Habitáculo fechado e acessível, no máximo, de três lados; e (10) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ kW
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subsubclassificação, para além dos critérios de subclassificação dos veículos L6e-B
L6e-BP	Quadrimóvel ligeiro para transporte de passageiros	(11) veículos L6e-B principalmente concebidos para o transporte de passageiros; e (12) veículos L6e-B, exceto os que satisfazem os critérios específicos de classificação para veículos L6e-BU.
L6e-BU	Quadrimóvel ligeiro para fins comerciais	(11) concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios: a) Comprimento da plataforma de carga \times largura da plataforma de carga $> 0,3 \times$ comprimento do veículo \times largura do veículo; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm.

Categoria	Designação da categoria	Critérios de classificação comuns
L7e	Quadriciclos pesados	(4) veículos de quatro rodas e com um sistema de propulsão conforme indicado no artigo 4.º, n.º 3; e (5) uma massa em ordem de marcha: (a) ≤ 450 kg para o transporte de passageiros; (b) ≤ 600 kg para o transporte de mercadorias; e (6) veículos L7e que não possam ser classificados como veículos L6e.
Subcategorias	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	(7) veículos L7e que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-B ou L7e-C; e (8) veículo concebido apenas para o transporte de passageiros; e (9) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ ≤ 15 kW; e
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-A1	Motoquatro pesada de estrada A1	(10) máximo de dois lugares sentados, incluindo o assento para o condutor; e (11) guiador para conduzir.
L7e-A2	Motoquatro pesada de estrada A2	(10) veículos L7e-A que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-A1; e (11) máximo de dois lugares sentados, incluindo o assento para o condutor.
Subcategoria	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-B	Motoquatro pesada de todo o terreno	(7) veículos L7e que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-C; e (8) distância ao solo ≥ 180 mm.
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-B1	Motoquatro de todo o terreno	(9) máximo de dois lugares para montar, incluindo o lugar para o condutor montar; e (10) equipada com um guiador para conduzir; e (11) velocidade máxima de projeto do veículo ≤ 90 km/h; e (12) relação distância entre eixos/distância ao solo ≤ 6.
L7e-B2	«Buggy» lado a lado	(9) veículo L7eB, que não veículos L7e-B1; e (10) máximo de três lugares sentados, dos quais dois posicionados lado a lado, incluindo o lugar para o condutor se sentar; e (11) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ ≤ 15 kW; e (12) relação distância entre eixos/distância ao solo ≤ 8.

Subcategoria	Designação da subcategoria	Critérios de subclassificação suplementares
L7e-C	Quadrimóvel pesado	(7) veículos L7e que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-B; e (8) potência nominal máxima contínua ou líquida ⁽¹⁾ ≤ 15 kW; e (9) velocidade máxima de projeto do veículo ≤ 90 km/h; e (10) habitáculo fechado para o condutor e para o passageiro, acessível, no máximo, por três lados.
Subsubcategorias	Designação da subsubcategoria	Critérios de subsubclassificação, para além dos critérios de subclassificação de veículos L7e-C
L7e-CP	Quadrimóvel ligeiro para transporte de passageiros	(11) veículos L7e-C que não são conformes aos critérios de classificação específicos para veículos L7e-CU; e (12) máximo de quatro lugares sentados, incluindo a posição do assento para o condutor.
L7e-CU	Quadrimóvel pesado para fins comerciais	(11) concebidos exclusivamente para o transporte de mercadorias com uma plataforma de carga aberta ou fechada, horizontal e praticamente plana e preenchendo um dos seguintes critérios: a) Comprimento da _{plataforma de carga} × largura da _{plataforma de carga} > 0,3 × comprimento do _{veículo} × largura do _{veículo} ; ou b) Uma plataforma de carga equivalente à da definição acima, utilizada para instalar máquinas e/ou equipamento; e c) Concebido com uma plataforma de carga claramente separada da área reservada para os ocupantes do veículo por uma divisória rígida; e d) A plataforma de carga deve ser capaz de transportar um volume mínimo equivalente a um cubo de 600 mm; e (12) máximo de dois lugares sentados, incluindo a posição do assento para o condutor.

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO II

Lista completa de requisitos para efeitos da homologação UE de um veículo ⁽³⁾

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	REQUISITOS RELATIVOS À PROPULSÃO E AO DESEMPENHO AMBIENTAL														
1	23 e 24	Procedimentos de ensaio para proteção do ambiente relacionados com as emissões de escape, emissões de gases com efeito de estufa, consumo de combustível e combustíveis de referência		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Velocidade máxima de projeto do veículo, binário máximo e máxima potência útil contínua do motor em termos de propulsão		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Procedimentos de ensaios relativos ao som		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	REQUISITOS DE SEGURANÇA FUNCIONAL DO VEÍCULO																
1	22	Avisadores sonoros			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Sistema de travagem, incluindo sistemas de travagem antibloqueio e sistemas de travagem combinada		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Segurança elétrica		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Requisitos para a declaração do fabricante relativos ao ensaio de resistência dos sistemas, das peças e do equipamento de segurança funcional		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Estruturas de proteção da frente e da retaguarda				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
6		Vidraças, limpa-para-brisas, lava-vidros e dispositivos de descongelamento, de degelo e de desembaciamento			IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
7		Comandos manuseados pelo condutor, incluindo a identificação dos comandos, avisadores e indicadores			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa, incluindo acendimento automático das luzes		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Visibilidade à retaguarda			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Estruturas de proteção em caso de capotamento (ROPS);														X	
11		Fixações dos cintos de segurança e cintos de segurança				IF				X	IF	IF	IF	X		X	X
12		Lugar sentado (selim e bancos)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Capacidade de manobra, comportamento em curva e capacidade de viragem		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Montagem dos pneus		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		Placa de limitação da velocidade máxima e sua localização no veículo				IF				IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16		Proteção dos ocupantes do veículo, incluindo acessórios interiores, apoios de cabeça e portas do veículo				IF				IF	IF	IF	IF		IF		IF

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		Limitação da velocidade de projeto do veículo		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	
18		Integridade da estrutura do veículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

N.º	Artigo	Domínio	Referências do ato regulamentar	Categorias de veículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C REQUISITOS DE CONSTRUÇÃO E HOMOLOGAÇÃO GERAL DO VEÍCULO																	
1	20	Medidas contra a transformação abusiva		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	Preparativos para os procedimentos de homologação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	Requisitos aplicáveis à conformidade da produção		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	Dispositivos de engate e fixações		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5	18	Dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	Compatibilidade eletromagnética (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	Saliências exteriores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	Reservatório de combustível		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9	18	Plataformas de carga				IF				X		IF			IF	IF	IF
10	18	Massas e dimensões		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	Sistema de diagnóstico a bordo					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	Pegas para passageiros e apoios de pés			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13	18	Matrícula da retaguarda		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	Informação sobre manutenção e reparação		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	Descansos		X	X		X										
C2 REQUISITOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS																	
16	65	Normas de desempenho e avaliação dos serviços técnicos															

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO III

Limites para pequenas séries

(Sub)categoria de veículo	Designação da (sub)categoria de veículo	Pequenas séries (para cada modelo, número de unidades disponibilizadas no mercado, matriculadas e que entram em circulação por ano)
L1e-A	Velocípede com motor	50
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas	
L2e	Ciclomotor de três rodas	
L3e	Motociclo de duas rodas	75
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	150
L5e-A	Triciclo	75
L5e-B	Triciclo comercial	150
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	30
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro	150
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	30
L7e-B	Motoquatro pesada de todo o terreno	50
L7e-C	Quadrimóvel pesado	150

ANEXO IV

Calendário de aplicação do presente regulamento para efeitos de homologação

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
1.	Aplicação dos atos delegados relativos aos requisitos em matéria de proteção do ambiente e desempenho do sistema de propulsão, elementos enumerados no Anexo II (A)				
1.1.	Ensaio de tipo I: ensaio das emissões de tubo de escape após arranque a frio	—	—	—	—
1.1.1.	Ciclo de ensaios	—	—	—	—
1.1.1.1.	Ensaio do tipo I: ciclo de ensaios ECE R 47	L1e, L2e, L6e,	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Ensaio do tipo I ECE R 40 (com ciclo de condução extraurbano, se aplicável)	L5e-B, L7e-B, L7e-C,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Ensaio do tipo I, ciclo de testes de motociclos WMTC, fase 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Ensaio do tipo I: ciclo de testes de motociclos harmonizado a nível mundial (WMTC) revisto	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Ensaio do tipo I, valores-limite das emissões de tubo de escape		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: Anexo VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: Anexo VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: Anexo VI A2	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Ensaio do tipo II, teste de emissões com o motor em ponto morto (acelerado) /em aceleração livre				
1.2.1.	Ensaio do tipo II, teste de emissões com o motor em ponto morto (acelerado) /em aceleração livre	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Ensaio do tipo II, teste de emissões com o motor em ponto morto (acelerado) /em aceleração livre	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Ensaio do tipo III, emissões de gases de escape com o cárter seco				
1.3.1.	Ensaio do tipo III, emissões de gases de escape com o cárter seco	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Ensaio do tipo III, emissões de gases de escape com o cárter seco	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Ensaio do tipo IV, emissões por evaporação		—	—	—
1.4.1.	Ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
1.4.2.	Ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procedimento do ensaio para a determinação das emissões em recinto hermético (SHED)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procedimento do ensaio SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Valores-limite do ensaio SHED, Anexo VI (C1)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Valores-limite do ensaio SHED, Anexo VI (C1)	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Ensaio SHED, ou ensaio de permeabilidade da tubagem de alimentação de combustível, na pendência dos resultados do estudo a que se refere o artigo 23.º, n.ºs 4 e 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Valores-limite do ensaio SHED, Anexo VI (C2), na pendência dos resultados do estudo a que se refere o artigo 23.º, n.ºs 4 e 5	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Ensaio do tipo V, teste de durabilidade ⁽³⁾				
1.5.1.	Quilometragem para a durabilidade Euro 4, Anexos VII (A) e (B)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Quilometragem para a durabilidade Euro 4, Anexos VII (A) e (B)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Quilometragem para a durabilidade Euro 5, Anexos VII (A) e (B)	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Não foi atribuído um ensaio de tipo VI	—	—	—	—
1.7.	Ensaio do tipo VII, determinação e transmissão de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa/consumo de combustível ou de energia			—	
1.7.1.	Ensaio do tipo VII, determinação e transmissão de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa/consumo de combustível ou de energia	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Ensaio do tipo VII, determinação e transmissão de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa/consumo de combustível ou de energia	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Ensaio do tipo VIII, ensaio ambiental OBD		—	—	
1.8.1.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; para L6e-A: 1.1.2017	1.1.2017; para L6e-A: 1.1.2018	31.12.2020
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, Anexo VI (B1)				

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
1.8.2.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração (ensaio do tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, Anexo VI (B2)				
1.8.3.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração, na pendência do artigo 23.º, n.ºs 4 e 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedimentos de ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração (ensaio do tipo VIII), na pendência do artigo 23.º, n.ºs 4 e 5				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração, Anexo VI (B2), na pendência do artigo 23.º, n.ºs 4 e 5				
1.9.	Ensaio do tipo IX, nível sonoro ⁽³⁾				
1.9.1.	Procedimento de ensaio e valores-limite do nível sonoro Anexo VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procedimento de ensaio e valores-limite do nível sonoro ⁽³⁾ , Anexo VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e limites do Anexo VI (D)	L1e-L7e			
1.9.4.	Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e novos valores-limite associados, propostos pela Comissão	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Ensaio e requisitos do desempenho do sistema de propulsão no que diz respeito à velocidade máxima de projeto do veículo, ao binário máximo, à potência nominal máxima contínua ou líquida e ao pico de potência máxima				
1.10.1.	Ensaio e requisitos do desempenho do sistema de propulsão	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Ensaio e requisitos do desempenho do sistema de propulsão	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
2.	Aplicação do delegado relativo aos requisitos em matéria de segurança funcional dos veículos, elementos enumerados no Anexo II (B) ⁽³⁾				
2.1.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de segurança funcional dos veículos, elementos enumerados no Anexo II (B) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de segurança funcional dos veículos, elementos enumerados no Anexo II (B) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Anexo VIII, características de segurança reforçadas ⁽³⁾		—	—	
2.3.1.	Ligação automática das luzes	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Dispositivo de segurança em curva (diferencial ou equivalente)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Sistemas avançados de travagem, instalação obrigatória	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
3.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de construção de veículos, elementos enumerados no Anexo II (C) ⁽³⁾				
3.1.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de construção de veículos, elementos enumerados no Anexo II (C) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Aplicação do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de construção de veículos, elementos enumerados no Anexo II (C) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Ponto	Descrição	(Sub)categoria	Novos modelos de veículos – obrigatório	Modelos de veículos existentes – obrigatório	Última data de matrícula de veículos conformes
4.	Aplicação do ato de execução relativo aos requisitos administrativos				
4.1.	Aplicação do ato de execução relativo aos requisitos administrativos	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Aplicação do ato de execução relativo aos requisitos administrativos	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO V

(A) Ensaio e requisitos ambientais

Os veículos da categoria L podem ser homologados se cumprirem os seguintes requisitos ambientais:

Tipo de ensaio type	Descrição	Requisitos: valores-limite	Critérios de subclassificação para além do artigo 2.º e do Anexo I	Requisitos: métodos de ensaio
I	Emissões do tubo de escape após arranque a frio	Anexo VI (A)	Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE capítulo 6.3. Os veículos da categoria L, equipados com um motor de combustão interna com uma cilindrada < 50 cm ³ e com uma v _{max} < 50 km/h devem ser incluídos nos veículos de classe I.	
II	— PI ou híbrido ⁽⁵⁾ equipado com PI: Emissões CO com marcha lenta ou com marcha lenta acelerada sem carga — CI ou híbrido com um motor CI: Ensaio de aceleração livre	Diretiva 2009/40/CE ⁽⁶⁾		
III	Emissões de gases do cárter	Zero emissões; cárter fechado. As emissões de gases do cárter não podem ser lançadas diretamente para a atmosfera a partir de qualquer veículo durante a sua vida útil		
IV	Emissões por evaporação	Anexo VI (C)		
V	Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição	Anexos VI e VII		
VI	Não foi atribuído um ensaio do tipo VI	Não se aplica		Não se aplica
VII	Emissões de CO ₂ , consumo de combustível e/ou de energia elétrica e autonomia elétrica	Medição e relatórios, sem valores-limite para efeitos de homologação.	Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE capítulo 6.3. Os veículos da categoria L, equipados com um motor de combustão interna com uma cilindrada < 50 cm ³ e com uma v _{max} < 50 km/h devem ser incluídos nos veículos de classe I.	
VIII	Ensaio ambiental dos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD)	Anexo VI (B)	Regulamento técnico global n.º 2 da UNECE capítulo 6.3. Os veículos da categoria L, equipados com um motor de combustão interna com uma cilindrada < 50 cm ³ e com uma v _{max} < 50 km/h devem ser incluídos nos veículos de classe I.	
IX	Nível sonoro	Anexo VI (D)	Quando os Regulamentos UNECE n.ºs 9, 41, 63 ou 92 substituírem os regulamentos próprios da UE indicados no ato delegado relativo aos requisitos de desempenho ambiental e de propulsão, serão seccionados os critérios de (sub)classificação previstos naqueles regulamentos UNECE (Anexo 6), com referência ao ensaio do tipo IX relativos ao nível sonoro.	

(B) Aplicação dos requisitos do teste de desempenho ambiental para efeitos de homologação e extensões

	Veículo com motores PI, incluindo híbridos									Veículos com motores CI, incluindo híbridos		Veículo exclusivamente elétrico ou veículo movido por um sistema de ar comprimido (CA)	Veículo com pilhas de combustível alimentadas a hidrogénio
	Monocombustível ⁽²⁰⁾				Bicombustível			Multicombustível		Multicombustível	Monocombustível		
	Gasolina (E5) ⁽²¹⁾	GPL	GN/biometano	H ₂	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	GN/biometano	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
				GPL	GN/biometano	H ₂	Etanol (E85)	H ₂ NG	Biodiesel				
Ensaio do tipo I ⁽¹⁹⁾	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo I ⁽¹⁹⁾ Massa de partículas (só Euro 5) ⁽⁶⁾	Simg	Não	Não	Não	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Não	Sim (só B5)	Sim	Não/ Sim para CA	Não
Ensaio do tipo II ⁽¹⁹⁾ , incluindo opacidade dos gases de escape apenas para CI	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (só gasolina)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (NG/só biometano)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo III ⁽¹⁹⁾	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo IV ⁽¹⁹⁾	Sim	Não	Não	Não	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Não	Não	Não	Não	Não
Ensaio do tipo V ⁽¹⁹⁾	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (NG/só biometano)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo VII ⁽¹⁹⁾	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim	Sim (só consumo de energia)	Sim (só consumo de combustível)

	Veículo com motores PI, incluindo híbridos									Veículos com motores CI, incluindo híbridos		Veículo exclusivamente elétrico ou veículo movido por um sistema de ar comprimido (CA)	Veículo com pilhas de combustível alimentadas a hidrogénio
	Monocombustível ⁽²⁰⁾				Bicombustível			Multicombustível		Multicombustível	Monocombustível		
	Gasolina (E5) ⁽²¹⁾	GPL	GN/biometano	H ₂	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	GN/biometano	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
GPL					GN/biometano	H ₂	Etanol (E85)	H ₂ NG	Biodiesel				
Ensaio do tipo VIII ⁽¹⁹⁾	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (NG/só biometano)	Sim (só B5)	Sim	Não	Não
Ensaio do tipo IX ⁽¹⁹⁾	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não Sim para CA	Não

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos

ANEXO VI

Valores-limite para emissões poluentes, valores-limite do sistema OBD, valores-limite das emissões sonoras para homologação e conformidade da produção

(A) Emissões de tubo de escape após arranque a frio

(A1) Euro 4

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos totais (THC)	Massa de óxidos de azoto (NO _x)	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Velocípede com motor	PI/CI/Híbrido	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1Be	Ciclomotor de duas rodas	PI/CI/Híbrido	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Ciclomotor de três rodas	PI/CI/Híbrido	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e-A L7e-A	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral — Triciclo — Motoquatro pesada de estrada	PI/PI Híbrido, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, fase 2
		PI/PI Híbrido, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, fase 2
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	300	80 ⁽⁸⁾	WMTC, fase 2
L5e-B	Triciclo comercial	PI/PI Híbrido	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R40
L6e-A L6e-B	Motoquatro ligeira de estrada Quadrimóvel ligeiro	PI/PI Híbrido	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R47
L7e-B L7e-C	Motoquatro pesada de todo o terreno Quadrimóvel pesado	PI/PI Híbrido	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R40

(A2) Euro 5

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro ⁽⁴⁾	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)	Óxidos de azoto (NO _x)	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				L ₁ (mg/km)	L _{2A} (mg/km)	L _{2B} (mg/km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Velocípede com motor	PI/CI/ Híbrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC revisto ⁽¹⁰⁾
L1e-B-L7e	Todos os outros veículos da categoria L	PI/PI Híbrido	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC revisto
		CI/CI Híbrido		500	100	68	90	4,5	WMTC revisto

(B) Valores-limite das emissões do sistema de diagnóstico a bordo

(B1) Euro 4, OBD fase I

Categoria do veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa total de hidrocarbonetos (THC)	Massa de óxidos de azoto (NO _x)	Ciclo de ensaios
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L6e-A	— Motoquatro ligeira de estrada	PI, CI ou Híbrido	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e (5)	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral — Triciclo — Motoquatro pesada de estrada	PI/PI Híbrido v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, fase 2
L4e (7)		PI/PI Híbrido v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, fase 2
L5e-A L7e-A		CI/CI Híbrido		2 170	630	900	WMTC, fase 2

(B2) Euro 5, OBD fase I e OBD fase II (4)

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)	Massa de óxidos de azoto (NO _x)	Massa de partículas (PM)	Ciclo de ensaios
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L3e-L7e (6)	Todas as categorias de veículos, exceto L1e e L2e	PI/PI Híbrido	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC revisto
		CI/CI Híbrido	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC revisto

(C) Valores-limite das emissões por evaporação

(C1) Euro 4

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Massa total de hidrocarbonetos (THC) (mg/ensaio)	Ciclo de ensaios
L3e L4e (7)	Motociclo de duas rodas (13) com e sem carro lateral	PI (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Triciclo	PI (11)	Euro 4		
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	PI (11)	Euro 4		
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	PI (11)	Euro 4		

(C2) Euro 5

Categoria do veículo ⁽¹²⁾	Designação da categoria de veículo	Classe de propulsão	Nível Euro	Ensaio de permeabilidade (mg/m ² /dia)		Massa total de hidrocarbonetos (THC) no ensaio SHED (mg/ensaio)
				Reservatório de combustível	Tubagem de alimentação de combustível	Veículo
L1e-A	Velocípede com motor	PI ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Ciclomotor de três rodas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e- L4e ⁽⁷⁾	Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral		Euro 5			1 500
L5e-A	Triciclo		Euro 5			1 500
L5e-B	Triciclo comercial		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada		Euro 5			1 500
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada		Euro 5			1 500
L7e-B	Motoquatro de todo o terreno		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Quadrimóvel pesado		Euro 5	1 500	15 000	1 500

(D) Valores-limite das emissões sonoras — Euro 4 e Euro 5

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Nível sonoro ⁽¹⁴⁾ Euro 4 [dB(A)]	Procedimento de ensaio ⁽¹⁶⁾ Euro 4	Nível sonoro ⁽¹⁵⁾ Euro 5 [dB(A)]	Procedimento de ensaio Euro 5
L1e-A	Velocípede com motor	63 ⁽¹⁴⁾	Ato delegado/ Regulamento n.º 63 da UNECE		Regulamento n.º 63 da UNECE
L1e-B	Ciclomotor de duas rodas $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Ciclomotor de duas rodas $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Ciclomotor de três rodas	76	Ato delegado/ Regulamento n.º 9 da UNECE		Regulamento n.º 9 da UNECE
L3e	Motociclo de duas rodas Cilindrada ≤ 80 cm ³	75	Ato delegado/ Regulamento n.º 41 da UNECE		Regulamento n.º 41 da UNECE
	Motociclo de duas rodas Cilindrada < 80 cm ³ e ≤ 175 cm ³	77			
	Motociclo de duas rodas Cilindrada > 175 cm ³	80			
L4e	Motociclo de duas rodas com carro lateral	80			
L5e-A	Triciclo	80	Ato delegado/ Regulamento n.º 9 da UNECE		Regulamento n.º 9 da UNECE
L5e-B	Triciclo comercial	80			
L6e-A	Motoquatro ligeira de estrada	80	Ato delegado/ Regulamento n.º 63 da UNECE		Regulamento n.º 63 da UNECE
L6e-B	Quadrimóvel ligeiro	80	Ato delegado/ Regulamento n.º 9 da UNECE		Regulamento n.º 9 da UNECE
L7e-A	Motoquatro pesada de estrada	80			
L7e-B	Motoquatro pesada de todo o terreno	80			
L7e-C	Quadrimóvel pesado	80			

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição

(A) Quilometragem para a durabilidade dos veículos da categoria L

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Quilometragem para a durabilidade Euro 4 e quilometragem para a durabilidade Euro 5 ⁽⁴⁾
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	— Velocípede com motor — Motociclo de «trial» de duas rodas	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3) L6e-A L7e-B	— Ciclomotor de duas rodas — Ciclomotor de três rodas — Motociclo de «enduro» de duas rodas — Motoquatro ligeira de estrada — Motoquatro pesada de todo o terreno	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral ($v_{\max} < 130$ km/h) — Triciclo — Quadrimóvel ligeiro — Quadrimóvel pesado	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	— Motociclo de duas rodas com e sem carro lateral ($v_{\max} \geq 130$ km/h) Motoquatro pesada de estrada	35 000

(B) Factores de deterioração (DF)

Categoria de veículo	Designação da categoria de veículo	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ ⁽⁴⁾
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	Todas	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

ANEXO VIII

Requisitos suplementares de segurança funcional

Objeto	Requisitos
Montagem obrigatória de sistemas de travagem antibloqueio	<p>a) Os novos motociclos ⁽²²⁾ da subcategoria L3e-A1 que são disponibilizados no mercado, matriculados e entram em circulação devem estar equipados quer com um sistema de travagem antibloqueio quer com um sistema de travagem combinada, ou com ambos os tipos de sistemas avançados de travagem, ao critério do fabricante.</p> <p>b) Os novos motociclos das subcategorias L3e-A2 e L3e-A3 que são disponibilizados no mercado, matriculados e entram em circulação devem estar equipados com um sistema de travagem antibloqueio.</p> <p>Isenção:</p> <p>Os motociclos das categorias L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3, motociclos de «enduro» de duas rodas) e L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3, motociclos de «trial» de duas rodas) estão isentos da instalação obrigatória de sistemas avançados de travagem.</p>
Segurança nas curvas em estradas pavimentadas	<p>Os veículos da categoria L devem ser construídos de modo que cada uma das suas rodas possa rodar sempre a diferentes velocidades, a fim de permitir uma segurança nas curvas em estradas pavimentadas. Se um dos veículos estiver equipado com um diferencial com dispositivo de bloqueio, deve ser concebido para este último se encontrar normalmente desbloqueado.</p>
Melhoria da visibilidade do veículo e do seu condutor através da ligação automática das luzes	<p>Para melhorar a visibilidade, os veículos da categoria L devem estar equipados com o seguinte:</p> <p>a) Para os veículos L1e: dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 74 da UNECE, Rev. 2, que requer que o sistema de iluminação acenda automaticamente;</p> <p>b) Para os veículos L3e: ao critério do fabricante do veículo, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 53 da UNECE, Rev. 2, e respetivas alterações 1 e 2, ou luzes diurnas permanentes (DRL) específicas, em conformidade com o Regulamento n.º 87 da UNECE, Rev. 2, e respetivas séries de alterações 1 e 2;</p> <p>c) Para todas as outras categorias de veículos da categoria L: um sistema de iluminação que acende automaticamente ou, à escolha do fabricante, luzes diurnas permanentes (DRL) específicas que acendam automaticamente ⁽²³⁾.</p>

Objeto	Requisitos
(Anexo II, parte B.3) Segurança elétrica	Os veículos da categoria L, no respeitante ao grupo motopropulsor elétrico, quando equipados com um ou mais motor(es) de tração movidos a energia elétrica e não permanentemente ligados à rede, bem como os respetivos componentes e sistemas de alta tensão que estejam ligados galvanicamente ao terminal de alta tensão do grupo motopropulsor elétrico, devem ser concebidos de molde a evitar qualquer risco para a segurança elétrica mediante recurso aos requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 100 da UNECE e à norma ISO 13063.
(Anexo II, parte B.4) Requisitos relativos à declaração do fabricante – requisitos relativos ao teste de resistência dos sistemas, peças e equipamento essenciais de segurança funcional	<p>O fabricante do veículo deve declarar que os veículos produzidos em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, devem estar em condições de resistir a uma utilização normal, equivalente, no mínimo, à distância percorrida especificada mais abaixo, no prazo de 5 anos após a primeira matrícula.</p> <p>A distância corresponde a 1,5 vezes a distância especificada no Anexo VII, estando em relação direta com a categoria do veículo em causa e a fase das emissões (ou seja, o nível Euro) em função da qual o veículo deve ser homologado, embora a distância requerida não deva ultrapassar os 60 000 quilómetros em nenhuma das categorias de veículos.</p>
(Anexo II, parte B.5) Requisitos relativos às estruturas de proteção frontal e traseira	<p>Os veículos da categoria L, no respeitante às suas estruturas frontal e traseira, devem ser concebidos para evitar zonas pontiagudas ou cortantes, ou com projeções diretamente voltadas para o exterior, que sejam suscetíveis de colidir com – ou de aumentar significativamente a gravidade dos ferimentos e as hipóteses de infligir lacerações aos – utentes da estrada mais vulneráveis, em caso de colisão.</p> <p>Este princípio aplica-se quer à estrutura frontal, quer à estrutura traseira, do veículo.</p>
(Anexo II, parte B.10) Pontos de fixação e instalação de cintos de segurança	Requisitos obrigatórios para os pontos de fixação dos cintos de segurança e a instalação de cintos de segurança nos veículos das categorias L2e, L5e, L6e e L7e equipados com quadros-cabinas com carroçaria.
(Anexo II, parte B.15) Requisitos relativos à proteção dos ocupantes do veículo, incluindo os arranjos interiores e as portas do veículo	<p>Os veículos das categorias L2e, L5e, L6e e L7e equipados com quadros-cabinas com carroçaria devem ser concebidos para evitar zonas pontiagudas ou cortantes, ou com projeções que sejam suscetíveis de aumentar significativamente a gravidade dos ferimentos do condutor e dos passageiros.</p> <p>Os veículos equipados com portas devem ser concebidos de molde a garantir que essas portas sejam construídas com as correspondentes fechaduras de trinco e dobradiças.</p>
(Anexo II, parte B.17) Requisitos relativos à integridade estrutural do veículo	O fabricante do veículo declara que, no caso de uma recolha de veículos do mercado, devido a um risco grave de segurança, será disponibilizada, de imediato e a pedido, à entidade homologadora e à Comissão, uma análise específica das estruturas dos veículos, componentes e/ou peças através de cálculos de engenharia, métodos de ensaio virtual e/ou testes estruturais. A homologação do veículo não deve ser concedida se houver razões para duvidar da capacidade do fabricante do veículo para fornecer tal análise.

N.B.: consultar o final do Anexo VIII para aceder ao conjunto de notas dos anexos.

Notas explicativas dos Anexos I a VIII

- (1) Os limites de potência constantes do Anexo I baseiam-se na potência nominal máxima contínua de veículos de propulsão elétrica e na potência líquida máxima de veículos equipados com motor de combustão interna. O peso de um veículo é considerado igual à sua massa em ordem de marcha.
- (2) A subclassificação de um veículo da categoria L3e com base no facto de este ter uma velocidade de projeto inferior ou igual a 130 km/h ou superior a 130 km/h é independente da sua subclassificação nas classes de desempenho do sistema de propulsão L3e-A1 (embora não suscetível de atingir 130 km/h), L3e-A2 ou L3e-A3.
- (3) «X» significa que o presente regulamento define requisitos obrigatórios em relação ao tema e à categoria em questão; os requisitos circunstanciados constam dos artigos referidos e das referências documentais insertas nesta tabela.

«SE» significa «se instalado». Se o sistema, componente ou unidade técnica referidos na tabela estão instalados no veículo, porque são obrigatórios apenas para alguns dos veículos desta categoria, devem cumprir os requisitos fixados nos atos delegados e de execução. De igual modo, se o fabricante do veículo escolher equipar o veículo com o sistema, componente ou unidade técnica a título voluntário, deve satisfazer os requisitos estabelecidos nos atos delegados e de execução.

A existência de um retângulo em branco na tabela significa que o presente regulamento não estabelece requisitos em relação ao domínio e à categoria em causa.
- (4) Refere-se ao artigo 23.º, n.ºs 4 e 5.
- (5) Se o(s) motor(es) (híbrido(s)) estiver(em) equipado(s) com um dispositivo de paragem/arranque do motor, o fabricante deve assegurar que o motor de combustão está a funcionar em marcha lenta/ralenti ou a marcha lenta acelerada. O veículo deve poder efetuar o ensaio de aceleração sem carga para sistemas de propulsão que incluam um motor CI.
- (6) Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de maio de 2009 relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 141 de 6.6.2009, p. 12).
- (7) Só o motociclo de duas rodas de base, no qual se instala o carro lateral, deve cumprir os limites de emissão aplicáveis.
- (8) Só CI, mas também se, por exemplo, um veículo híbrido incluir um motor CI.
- (9) Só é aplicável a motores a gasolina de injeção direta (DI).
- (10) O estudo de impacto ambiental mencionado no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5, também dará informações sobre a exequibilidade de os veículos da categoria L, à exceção dos das categorias L3e, L5e-A e L7e-A, serem submetidos a ensaios de emissões no âmbito de um WMTC revisto.
- (11) Motores PI alimentados a gasolina, misturas de gasolina ou etanol.
- (12) A relação custo-eficácia do controlo das emissões por evaporação será também avaliada pelo estudo de impacto ambiental, a efetuar pela Comissão, conforme referido no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5. No referido estudo, será igualmente avaliada a possível relação custo-eficácia do ensaio de permeabilidade do reservatório de combustível e da tubagem de alimentação de combustível enquanto eventual alternativa ao ensaio SHED para os veículos das subcategorias que ainda não foram submetidas ao ensaio de emissões por evaporação, mencionados no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5.
- (13) $v_{max} \geq 130$ km/h.
- (14) Até a União aceder aos Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e adotar esses regulamentos no âmbito do grupo de trabalho UNECE WP29 e na União, incluindo os valores-limite de emissões sonoras da fase Euro 4 (por exemplo, tal como constam do Anexo 6 do Regulamento n.º 41 da UNECE para os motociclos das categorias L3e e L4e), os veículos da categoria L devem cumprir os valores-limite indicados no Anexo VI (parte D). Quando a União adotar os Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE, estes tornar-se-ão obrigatórios e incluirão valores-limite de emissões sonoras equivalentes aos indicados no Anexo VI, Parte D, substituindo os procedimentos de ensaio constantes do ato delegado relativo aos requisitos em matéria de desempenho ambiental e de propulsão.
- (15) Os valores-limite Euro 5 a determinar devem ser alterados por um ato distinto adotado nos termos do processo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- (16) Um ato delegado adotado por força do presente regulamento inclui os procedimentos de ensaio das emissões sonoras e será substituído pelos Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE.
- (17) Só para os motores PI, DI e CI.
- (18) É também aplicável aos veículos híbridos.
- (19) Vide Anexo V para a descrição do tipo de teste, as referências aos valores-limite e procedimentos de ensaio para os ensaios dos tipos I a IX.

- (20) Para veículos elétricos/híbridos movidos a eletricidade, apenas requisitos sonoros para veículos silenciosos.
 - (21) Vide Anexo IV para as datas de aplicação dos requisitos de segurança reforçados.
 - (22) Os veículos da categoria L4e (motociclos com um carro lateral) estão isentos do cumprimento dos requisitos mencionados em a) e b) sobre a instalação obrigatória de sistemas avançados de travagem.
 - (23) Para permitir o arranque de um motor de combustão, o sistema de iluminação pode ser desligado durante a fase de arranque por um período consecutivo menor ou igual a 10 segundos.
-

ANEXO IX

Tabela de correspondência
(referida no artigo 81.º)

Diretiva 2002/24/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 2.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 1.º, n.º 1, terceiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo
Artigo 1.º, n.º 2 e n.º 3	Artigo 2.º, n.º 1, artigo 4.º, Anexo I
Artigo 2.º	Artigo 3.º
Artigo 3.º	Artigos 26.º e 27.º
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 29.º, n.º 1 e n.º 2, artigo 18.º
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 29.º, n.º 1, artigo 33.º
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 33.º, n.º 3
Artigo 4.º, n.º 4	—
Artigo 4.º, n.º 5	Artigo 33.º, n.º 1 e n.º 3
Artigo 4.º, n.º 6	Artigo 29.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 1	Artigo 29.º, n.º 10 e artigo 30.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 29.º, n.º 10
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 29.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 29.º, n.º 5
Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 29.º, n.º 7
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 29.º, n.º 8
Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 38.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 2	—
Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 56.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 39.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 56.º, n.º 2, primeiro parágrafo
Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 56.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 39.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 39.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 9.º e artigo 37.º, n.º 4
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 34.º, n.º 1
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 34.º, n.º 1 e n.º 3
Artigo 9.º, n.º 4	Artigos 35.º e 36.º

Diretiva 2002/24/CE	Presente regulamento
Artigo 9.º, n.º 5	Artigo 37.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 1	Artigo 49.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 49.º, n.º 3
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 49.º, n.º 6
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 49.º, n.º 7
Artigo 11.º	—
Artigo 12.º	Artigo 48.º
Artigo 13.º	—
Artigo 14.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), subalínea i)	Artigo 67.º, n.º 1, artigo 64.º
Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii)	—
Artigo 14.º, n.º 2, primeiro parágrafo	—
Artigo 14.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 63.º, n.º 3
Artigo 15.º, n.º 1 e n.º 2	Artigo 6.º n.º 2 e n.º 3
Artigo 15.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea i)	Artigo 42.º
Artigo 15.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea ii)	Artigo 2.º, n.º 2, alínea e)
Artigo 15.º, n.º 3, segundo parágrafo	—
Artigo 15.º, n.º 3, alínea b)	—
Artigo 15.º, n.º 4	—
Artigo 16.º, n.º 1 e n.º 2	Artigo 44.º
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 40.º
Artigo 17.º	Artigos 72.º, 74.º e 75.º
Artigo 18.º, n.º 1	Artigo 73.º, n.º 1
Artigo 18.º, n.º 2	Artigo 73.º, n.º 2
Artigo 19.º	—
Artigo 20.º	—
Artigo 21.º	Artigo 77.º, n.º 1
Artigo 22.º	—
Artigo 23.º	—
Artigo 24.º	—