

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2023/1634 DA COMISSÃO

de 5 de junho de 2023

**que altera o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 8, o artigo 10.º, n.º 8, segundo parágrafo e o artigo 15.º, n.º 8,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 estabelece métodos pormenorizados de cálculo dos objetivos de emissões específicas aplicáveis aos fabricantes de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros.
- (2) A partir de 1 de janeiro de 2021, as normas de emissões de CO<sub>2</sub> passaram a basear-se em dados de emissões de CO<sub>2</sub> determinados em conformidade com o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP), estabelecido no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão <sup>(2)</sup>. O anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 foi alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/2173 da Comissão <sup>(3)</sup> a fim de ter em conta a introdução do WLTP, clarificando a forma como devem ser determinados os objetivos de emissões específicas de tipos específicos de fabricantes. Não obstante, é necessário esclarecer melhor o método de cálculo dos objetivos de emissões específicas para os anos civis de 2021 a 2024 dos fabricantes que são membros de um agrupamento.
- (3) O anexo I, parte A, do Regulamento (UE) 2019/631, especifica o método de cálculo dos objetivos de derrogação aplicáveis nos anos civis de 2021 a 2024. Por razões de segurança jurídica, é necessário especificar o método de cálculo também para os objetivos de derrogação aplicáveis nos anos civis de 2025 a 2028, tal como previsto no artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea c), do referido regulamento.

<sup>(1)</sup> JO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa 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, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamento Delegado (UE) 2020/2173 da Comissão, de 16 de outubro de 2020, que altera os anexos I, II e III do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho de modo a atualizar os parâmetros de vigilância e a esclarecer determinados aspetos relativos à mudança do procedimento de ensaio regulamentar (JO L 433 de 22.12.2020, p. 1).

- (4) A fim de distinguir entre os veículos de base completos e incompletos, há que adaptar a definição de massa de ensaio («TM») respeitante ao valor médio da massa de ensaio, em quilogramas, de todos os veículos comerciais ligeiros novos estabelecida no anexo I, parte B, ponto 6.2.1, do Regulamento (UE) 2019/631.
- (5) Os anexos II e III do Regulamento (UE) 2019/631 especificam o tipo e o formato dos dados que os Estados-Membros ou os fabricantes devem recolher e comunicar anualmente à Comissão relativamente aos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos. Com base na experiência adquirida, tornou-se evidente que determinados parâmetros de vigilância podem ser suprimidos a fim de facilitar o processo de vigilância, dado que não são utilizados para o cálculo dos objetivos de emissões específicas ou das emissões médias específicas. Por conseguinte, esses parâmetros devem ser suprimidos sem prejudicar a avaliação rigorosa do cumprimento pelos fabricantes dos seus objetivos de emissões específicas. Além disso, é necessário acrescentar alguns parâmetros novos, em especial para efeitos de verificação das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos em circulação. Essas alterações dos parâmetros devem refletir-se no tipo de dados a recolher previstos no anexo II, parte A, e no anexo III, parte A, do Regulamento (UE) 2019/631, bem como nos formatos de recolha de dados previstos no anexo II, parte B, e no anexo III, parte B, do mesmo regulamento.
- (6) O anexo III do Regulamento (UE) 2019/631 especifica um procedimento para os fabricantes calcularem as emissões de CO<sub>2</sub> e os valores de massa no caso dos veículos comerciais ligeiros homologados em várias fases. No caso de um veículo de base incompleto, a massa do veículo deve ser calculada em conformidade com o anexo III, parte A, ponto 1.2.4, do Regulamento (UE) 2019/631, tendo em conta o valor de massa da carroçaria (B<sub>0</sub>), que foi fixado em 1,375 para os cálculos relativos ao ano civil de 2021. Para os anos civis de 2022 a 2024, esse valor deve ser revisto com base na média da massa em ordem de marcha dos novos veículos de base incompletos matriculados na União nos anos civis de 2018, 2019 e 2020.
- (7) Na ausência dos dados finais de vigilância das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos para o ano civil de 2020, a revisão do valor B<sub>0</sub> não pôde ser concluída até 31 de outubro de 2021, tal como previsto no anexo III, parte A, ponto 1.2.4, do Regulamento (UE) 2019/631. Atendendo a que a revisão do valor de B<sub>0</sub> apenas com os dados relativos aos anos civis de 2018 e 2019 teria resultado num valor muito próximo do atual valor B<sub>0</sub>, e com vista a facilitar a execução e proporcionar segurança jurídica aos fabricantes em causa, é conveniente manter para o ano civil de 2022 o valor B<sub>0</sub> atualmente aplicável. No que se refere aos anos civis de 2023 e 2024, o valor B<sub>0</sub> revisto foi calculado com base nos dados finais de vigilância relativos aos veículos comerciais ligeiros correspondentes aos anos civis de 2018, 2019 e 2020. Além disso, a fim de proporcionar segurança jurídica aos fabricantes após 2024, é necessário clarificar que o valor B<sub>0</sub> revisto continua a ser aplicável também nos anos posteriores a 2024.
- (8) É necessária uma clarificação a fim de ter devidamente em conta as distintas formas de determinar a influência aerodinâmica no caso de veículos de base incompletos da categoria N<sub>1</sub> no âmbito do cálculo das emissões de CO<sub>2</sub> de vigilância.
- (9) O anexo III, parte B, do Regulamento (UE) 2019/631, contém determinadas informações relativas, nomeadamente, ao procedimento de ensaio regulamentar NEDC que se tornou obsoleto, pelo que devem ser suprimidas.
- (10) Por conseguinte, o Regulamento (UE) 2019/631 deve ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

O Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

- 1) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.
- 2) O anexo II é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.
- 3) O anexo III é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

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

Os pontos seguintes são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2024:

- a) ponto 1), alínea a), subalíneas ii) e iii), e ponto 2), alíneas b) e c), do anexo II;
- b) ponto 1), alínea a), subalíneas iii) e v), e ponto 3), alíneas c) e e), do anexo III.

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

Feito em Bruxelas, em 5 de junho de 2023.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO I

O anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada como se segue:

a) É inserido o seguinte ponto 3-D:

«3-D. O objetivo de emissões específicas de referência de um agrupamento formado em conformidade com o artigo 6.º é determinado com base nos valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{objetivo2020}$  calculados para o agrupamento em causa no seu conjunto.

No caso de um agrupamento novo formado nos anos de 2021 a 2024 ou de uma alteração da composição de um agrupamento existente em 2020, o objetivo de emissões específicas de referência de  $WLTP$  é calculado com base nos valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{objetivo2020}$  para o agrupamento em causa no seu conjunto.»;

b) Ao ponto 5, é aditada a seguinte alínea c):

«c) No caso dos fabricantes aos quais tenha sido concedida derrogação, nos termos do artigo 10.º, n.º 4, em algum dos anos civis de 2025 a 2028, o objetivo de emissões específicas (Objetivo derrogado<sub>2025-2028</sub>) é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo derrogado}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,medido}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDCCO_2,ind} \cdot \text{Objetivo}_{2021} \cdot (1 - \text{fator de redução}_{2025})$$

No caso dos fabricantes que não tenham sido responsáveis pela matrícula de automóveis novos de passageiros em 2020 ou cujo  $WLTP_{CO_2}$ , definido no ponto 3, ou  $NEDC_{CO_2}$ , definido no ponto 3, seja zero, o objetivo de emissões específicas (Objetivo derrogado<sub>2025-2028</sub>) é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo derrogado}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,medido}}{NEDCCO_2} \cdot \text{Objetivo}_{2021} \cdot (1 - \text{fator de redução}_{2025})$$

em que:

$WLTP_{CO_2,medido}$	é o valor médio, no universo dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas em conformidade com o ponto 4, ponderado em função do número de automóveis novos de passageiros matriculados em 2020, do valor $WLTP_{CO_2,medido}$ definido no ponto 6.0;
$WLTP_{CO_2}$	é o valor médio, no universo dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas em conformidade com o ponto 4, ponderado em função do número de automóveis novos de passageiros matriculados em 2020, do valor $WLTP_{CO_2}$ definido no ponto 3;
$NEDC_{CO_2}$	é o valor médio, no universo dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas em conformidade com o ponto 4, ponderado em função do número de automóveis novos de passageiros matriculados em 2020, do valor $NEDC_{CO_2}$ definido no ponto 3;
$WLTP_{CO_2,ind}$	é igual ao valor $WLTP_{CO_2}$ definido no ponto 3;
$NEDC_{CO_2,ind}$	é igual ao valor $NEDC_{CO_2}$ definido no ponto 3;
Fator de redução <sub>2025</sub>	é a redução prevista no artigo 1.º, n.º 4, alínea a);
$\text{Objetivo}_{2021}$	é a redução de 45 % em relação às emissões médias específicas de $CO_2$ em 2007 do fabricante em causa.»;

2) A parte B é alterada do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte ponto 3-D:

«3-D. O objetivo de emissões específicas de referência de um agrupamento formado em conformidade com o artigo 6.º é determinado com base nos valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{objetivo2020}$  calculados para o agrupamento em causa no seu conjunto.

No caso de um agrupamento novo formado nos anos de 2021 a 2024 ou de uma alteração da composição de um agrupamento existente em 2020, o objetivo de emissões específicas de referência de WLTP é calculado com base nos valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{objetivo\ 2020}$  para o agrupamento em causa no seu conjunto.»;

b) No ponto 6.2.1, o texto

«TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas (kg), dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados no ano civil em causa;»

passa a ter a seguinte redação:

«TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas (kg), dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados no ano civil em causa.

No caso do veículo de base completo relacionado com determinado veículo completado, a massa de ensaio a ter em conta é a massa de ensaio do veículo de base em causa.

No caso do veículo de base incompleto relacionado com determinado veículo completado, a massa de ensaio a ter em conta é o valor  $DM_{base}$  determinado em conformidade com o anexo III, parte A, ponto 1.2.4, alínea a);».

---

## ANEXO II

O anexo II do Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada como se segue:

a) O ponto 1-A é alterado do seguinte modo:

i) O próémio passa a ter a seguinte redação:

«Dados pormenorizados a compilar para cada ano civil por cada Estado-Membro relativamente a cada automóvel novo de passageiros matriculado como veículo M<sub>1</sub> no seu território e a transmitir à Comissão em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, no formato estabelecido na parte B, secção 2-A.»;

ii) É inserido o seguinte ponto 5-A):

«5-A) Identificador da família de resistência ao avanço em estrada ou identificador da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada.»;

iii) É inserido o seguinte ponto 9-A):

«9-A) Carácter correspondente às disposições utilizadas para homologação.»;

iv) São suprimidos os pontos 19), 22), 23) e 24);

v) É suprimido o segundo parágrafo;

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

«2. Os dados pormenorizados referidos no ponto 1-A devem provir do certificado de conformidade do automóvel de passageiros em causa, salvo indicação em contrário na parte B, secção 2-A, do presente anexo.»;

2) Na parte B, secção 2-A, o quadro é alterado do seguinte modo:

a) Na primeira coluna, primeira linha, o título «Referência da parte A, pontos 1.1 e 1.1-A» passa a ter a seguinte redação:

«Referência da parte A, ponto 1-A»;

b) É inserida a seguinte entrada 5-A):

«5-A)	Identificador da família de resistência ao avanço em estrada ou identificador da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada	0.2.3.4 0.2.3.5»
-------	--	---------------------

c) É inserida a seguinte entrada 9-A):

«9-A)	Carácter correspondente às disposições utilizadas para homologação	47»
-------	--	-----

d) A entrada 14) passa a ter a seguinte redação:

«14)	Tipo de combustível	26
	Modo do combustível	26.1 23 (no caso dos veículos elétricos a bateria) 23.1 (no caso dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior)»

e) São suprimidas as entradas 19), 19), 22), 23) e 24);

f) É suprimida a nota 4).

## ANEXO III

O anexo III do Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada como se segue:

a) O ponto 1.1-A é alterado do seguinte modo:

i) O título e o proémio passam a ter a seguinte redação:

«1.1-A. Dados a comunicar pelos Estados-Membros relativamente aos veículos matriculados como veículos N<sub>1</sub>  
Dados pormenorizados a compilar para cada ano civil por cada Estado-Membro relativamente a cada veículo comercial ligeiro novo completo ou completado matriculado como veículo N<sub>1</sub> no seu território e a transmitir à Comissão em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, no formato estabelecido na parte C, secção 2-A.»;

ii) O ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Fabricante (no caso de veículos completados, o fabricante do veículo de base);»;

iii) É inserido o seguinte ponto 5-A):

«5-A) Identificador da família de resistência ao avanço em estrada ou identificador da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada;»;

iv) É inserido o seguinte ponto 7-A):

«7-A) Veículo completo ou completado;»;

v) É inserido o seguinte ponto 9-A):

«9-A) Carácter correspondente às disposições utilizadas para homologação;»;

vi) O ponto 12) passa a ter a seguinte redação:

«12) Massa em ordem de marcha do veículo completo ou completado;»;

vii) É inserido o seguinte ponto 12-A):

«12-A) No caso dos veículos completados, massa do veículo de base em ordem de marcha;»;

viii) São suprimidos os pontos 19), 23), 24) e 25);

ix) É suprimido o segundo parágrafo;

b) São suprimidos os pontos 1.2.1 e 1.2.1.2-A;

c) O ponto 1.2.2 é alterado do seguinte modo:

i) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«Relativamente a cada veículo completado novo comunicado pelos Estados-Membros em conformidade com o ponto 1.1-A, o fabricante do veículo de base deve comunicar à Comissão os dados especificados nas alíneas a) e b) do presente ponto para cada veículo de base com o mesmo número de identificação do veículo que o veículo completado. Os dados devem ser comunicados no prazo de três meses a contar da notificação ao fabricante dos dados provisórios em conformidade com o artigo 7.º, n.º 4, segundo parágrafo.»;

ii) A alínea a) é alterada do seguinte modo:

— A subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«Identificador da família de interpolação do veículo referido no ponto 6.2.6 do Regulamento n.º 154 da ONU;»;

— São suprimidas as subalíneas iv), v) e viii);

— A subalínea vii) passa a ter a seguinte redação:

«vii) Massa em ordem de marcha do veículo de base incompleto.»;

iii) Na alínea b), a subalínea iv) passa a ter a seguinte redação:

«iv) Massa em ordem de marcha do veículo de base completo.»;

d) No ponto 1.2.3, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Se o fabricante do veículo de base não comunicar os dados referidos no ponto 1.2.2, as emissões específicas de CO<sub>2</sub> e a massa em ordem de marcha, comunicadas pelos Estados-Membros em conformidade com o ponto 1.1-A para o veículo completado relacionado, devem ser utilizadas para determinar se o veículo é abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e no cálculo das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> e do objetivo de emissões específicas desse fabricante.»;

e) O ponto 1.2.4 é alterado do seguinte modo:

i) O próémio passa a ter a seguinte redação:

«Com início no ano civil de 2020, incumbe a cada fabricante calcular as emissões de CO<sub>2</sub> de vigilância correspondentes a cada um dos seus veículos de base incompletos individuais, de acordo com o método de interpolação referido no anexo B7, pontos 3.2.3.2 ou 3.2.4, do Regulamento n.º 154 da ONU, utilizando o mesmo método que o aplicado para a homologação das emissões do veículo de base e aplicando-se para o efeito as definições de termos estabelecidas nesses pontos, com as seguintes exceções:»;

ii) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Massa de um veículo individual

O termo “TM<sub>ind</sub>” referido no anexo B7, pontos 3.2.3.2.2.1 ou 3.2.4.1.1.1, do Regulamento n.º 154 da ONU, é substituído pela massa por omissão do veículo de base, DM<sub>base</sub>. Se DM<sub>base</sub> for inferior à massa de ensaio do veículo “baixo” da família de interpolação (TM<sub>L</sub>), substitui-se TM<sub>ind</sub> por TM<sub>L</sub>. Se DM<sub>base</sub> for superior à massa de ensaio do veículo “alto” da família de interpolação (TM<sub>H</sub>), substitui-se TM<sub>ind</sub> por TM<sub>H</sub>.

Determina-se o valor DM<sub>base</sub> do seguinte modo:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

em que:

MRO <sub>base</sub>	é a massa em ordem de marcha do veículo de base definida no ponto 3.2.5 do Regulamento n.º 154 da ONU;
B <sub>0</sub>	é o valor 1,375 de massa da carroçaria até ao ano civil de 2022 e o valor 1,351 de massa da carroçaria para os anos civis de 2023 até 2034;
TPMLM	é a massa máxima em carga tecnicamente admissível definida no ponto 3.2.23 do Regulamento n.º 154 da ONU.»;

iii) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Resistência ao rolamento de um veículo individual

Utiliza-se a resistência ao rolamento do veículo de base para efeitos do anexo B7, pontos 3.2.3.2.2.2 ou 3.2.4.1.1.2, do Regulamento n.º 154 da ONU.»

iv) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Influência aerodinâmica de um veículo individual

No caso dos veículos de base incompletos pertencentes a uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o fabricante deve determinar o termo “A<sub>f,ind</sub>”, referido no anexo B7, ponto 3.2.4.1.1.3, do Regulamento n.º 154 da ONU, optando por uma das seguintes possibilidades:

- i) superfície frontal do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m<sup>2</sup>;
- ii) valor médio da superfície frontal do veículo “alto” e do veículo “baixo” da família de interpolação, em m<sup>2</sup>;
- iii) superfície frontal do veículo “alto” da família de interpolação, caso não seja utilizado o método de interpolação, em m<sup>2</sup>.

No caso dos veículos de base incompletos não pertencentes a uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o termo “ $f_{2,ind}$ ” referido no anexo B7, ponto 3.2.3.2.2.4, do Regulamento n.º 154 da ONU, deve ser igual a um dos seguintes valores:

- i) o valor médio dos termos “ $f_{2,L}$ ” e “ $f_{2,H}$ ” referidos nesse ponto;
  - ii) o termo “ $f_{2,H}$ ” referido nesse ponto.»;
- f) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Os dados pormenorizados referidos no ponto 1.1-A devem provir do certificado de conformidade do veículo comercial ligeiro em causa, salvo indicação em contrário na parte C, secção 2-A.»;
- 2) É suprimida a parte B;
- 3) Na parte C, a secção 2-A é alterada do seguinte modo:
- a) Na primeira coluna, primeira linha, o título «Referência da parte A, pontos 1.1 e 1.1-A» passa a ter a seguinte redação:

«Referência da parte A, ponto 1.1-A»;

- b) A entrada 1) passa a ter a seguinte redação:

«1)	Nome do fabricante (denominação normalizada na UE) <sup>(1)</sup>	Nome atribuído pela Comissão
	Nome do fabricante <sup>(2)</sup>	0.5 ou, no caso de veículos sujeitos a homologação em várias fases, 0.5.1 (nome do fabricante do veículo de base)»

- c) É inserida a seguinte entrada 5-A):

«5-A)	Identificador da família de resistência ao avanço em estrada ou identificador da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada	0.2.3.4 0.2.3.5»
-------	--	---------------------

- d) É inserida a seguinte entrada 7-A):

«7-A)	Veículo completo ou completado	0,4»
-------	--------------------------------	------

- e) É inserida a seguinte entrada 9-A):

«9 -A)	Caráter correspondente às disposições utilizadas para homologação	47»
--------	---	-----

- f) A entrada 12) passa a ter a seguinte redação:

«12)	Massa em ordem de marcha do veículo completo ou completado	13»
------	--	-----

- g) É inserida a seguinte entrada 12-A):

«12-A)	Massa em ordem de marcha do veículo de base (no caso de um veículo completado)	14»
--------	--	-----

h) A entrada 14) passa a ter a seguinte redação:

«14)	Tipo de combustível	26
	Modo do combustível	26.1 23 (no caso dos veículos elétricos a bateria) 23.1 (no caso dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior)»

i) A entrada 22) passa a ter a seguinte redação:

«22)	Massa máxima em carga tecnicamente admissível (TPMLM)	16.1»
------	---	-------

j) São suprimidas as entradas 19), 23), 24) e 25);

k) É suprimida a nota 4).

---