Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B REGULAMENTO (UE) 2018/858 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 30 de maio de 2018

relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 151 de 14.6.2018, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de novembro de 2019	L 325	1	16.12.2019
►M2	Regulamento Delegado (UE) 2021/1244 da Comissão de 20 de maio de 2021	L 272	16	30.7.2021
►M3	Regulamento Delegado (UE) 2021/1445 da Comissão de 23 de junho de 2021	L 313	4	6.9.2021
►M4	Regulamento Delegado (UE) 2022/2236 da Comissão de 20 de junho de 2022	L 296	1	16.11.2022

Retificado por:

►C1 Retificação, JO L 398 de 11.11.2021, p. 29 (2019/2144)

►C2 Retificação, JO L 304 de 24.11.2022, p. 103 (2022/2236)

▼B

REGULAMENTO (UE) 2018/858 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 30 de maio de 2018

relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece as disposições administrativas e os requisitos técnicos para a homologação e para a colocação no mercado de todos os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas novos, referidos no artigo 2.º, n.º 1, e para as homologações de veículos individuais.

O presente regulamento estabelece ainda as disposições para a colocação no mercado e a para a entrada em circulação de peças e equipamentos que possam representar um risco grave para o correto funcionamento dos sistemas essenciais dos veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1.

2. O presente regulamento estabelece os requisitos para a fiscalização do mercado de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que estejam sujeitos a homologação. O presente regulamento estabelece também os requisitos para a fiscalização do mercado de peças e equipamentos para esses veículos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos a motor das categorias M e N e aos seus reboques da categoria O, destinados a ser utilizados na via pública, incluindo os veículos e reboques concebidos e construídos em uma ou várias fases, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como às peças e equipamentos, concebidos e fabricados para esses veículos e para os seus reboques.

2. O presente regulamento não se aplica aos seguintes veículos:

a) Tratores agrícolas e florestais, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

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

▼B

b) Veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

c) Veículos de lagartas;

d) Veículos concebidos e construídos ou adaptados para serem utilizados exclusivamente pelas forças armadas.

3. O fabricante pode requerer a homologação de modelos de veículos ou a homologação de veículos individuais ao abrigo do presente regulamento para os veículos a seguir mencionados, desde que esses veículos cumpram os requisitos do presente regulamento:

a) Veículos concebidos e construídos para utilização principalmente em estaleiros, em pedreiras ou em instalações portuárias ou aeroportuárias;

b) Veículos concebidos e construídos ou adaptados para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros ou pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública;

c) Veículos com propulsão própria, concebidos e construídos especificamente para realizar trabalhos e que, devido às suas características de construção, não se adequam ao transporte de passageiros nem de mercadorias, e que não são máquinas montadas no quadro de um veículo a motor.

As referidas homologações não prejudicam a aplicação da Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

4. O fabricante pode requerer a homologação de veículos individuais ao abrigo do presente regulamento para os seguintes veículos:

a) Veículos destinados exclusivamente a competições em estrada;

b) Protótipos de veículos utilizados em estrada sob a responsabilidade de um fabricante, para a realização de um programa de ensaios específico, desde que tenham sido concebidos e fabricados especificamente para esse efeito.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento e dos atos regulamentares 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 um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

([1]) Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

([2]) Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

▼B

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

3) «Homologação nacional», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo, ou um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis estabelecidos no direito de um Estado-Membro, sendo a validade dessa homologação limitada ao território desse Estado-Membro;

4) «Certificado de homologação», um documento através do qual a entidade homologadora certifica oficialmente a homologação de um modelo de veículo, ou de um tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas;

5) «Certificado de conformidade», um documento emitido pelo fabricante que certifica que um veículo produzido está conforme com o modelo de veículo homologado e respeita todos os atos regulamentares aplicáveis no momento da sua produção;

6) «Homologação de veículos individuais», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um veículo específico, único ou não, cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis da homologação UE ou da homologação nacional de veículos individuais;

7) «Homologação de veículos completos», o procedimento através do qual a entidade homologadora certifica que um modelo de veículo incompleto, completo ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

8) «Homologação em várias fases», o procedimento através do qual uma ou mais entidades homologadoras certificam que, consoante o seu estado de acabamento, um modelo de veículo incompleto ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

9) «Homologação multifaseada», o procedimento que consiste em obter, em diversas fases, o conjunto completo de certificados de homologação UE ou de certificados de homologação ONU dos sistemas, componentes e unidades técnicas que fazem parte de um veículo, e cuja fase final é a homologação do veículo completo;

10) «Homologação unifaseada», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica, numa só operação, que um modelo de veículo ou um tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas cumpre, no seu todo, as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

▼B

11) «Homologação mista», uma homologação multifaseada através da qual uma ou mais homologações dos sistemas foram obtidas na fase final de homologação do veículo completo, sem necessidade de emitir certificados de homologação UE para esses sistemas;

12) «Homologação de tipo de sistemas», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de sistemas cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

13) «Homologação de unidades técnicas», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de unidades técnicas cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis relativamente a um ou mais modelos especificados de veículos;

14) «Homologação de componentes», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de componentes cumpre, independentemente do veículo, as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;

15) «Veículo», um veículo a motor ou o seu reboque;

16) «Veículo a motor», um veículo completo, completado ou incompleto, com motor de propulsão concebido e construído para se mover pelos seus próprios meios, com pelo menos quatro rodas e velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;

17) «Reboque», um veículo de rodas sem propulsão própria, concebido e construído para ser rebocado por um veículo a motor, que se pode articular pelo menos em torno de um eixo horizontal perpendicular ao plano longitudinal médio e em torno de um eixo vertical paralelo ao plano longitudinal médio do veículo trator;

18) «Sistema», um conjunto de dispositivos combinados para desempenhar uma ou mais funções específicas num veículo, sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo II;

19) «Componente», um dispositivo destinado a fazer parte de um veículo, que pode ser homologado separadamente desse veículo e que está sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo II, caso o ato regulamentar específico o preveja expressamente;

20) «Unidade técnica», um dispositivo destinado a fazer parte de um veículo, que pode ser homologado separadamente, mas apenas em relação a um ou mais modelos específicos de veículos, e que está sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo II, caso o ato regulamentar específico o preveja expressamente;

▼B

21) «Peças», artigos utilizados para a montagem, para a reparação e para a manutenção de um veículo, incluindo as peças sobresselentes;

22) «Equipamento», artigos, com exceção das peças, que podem ser acrescentados ou montados num veículo;

23) «Peças sobresselentes», artigos destinados a ser montados num veículo para substituir peças de origem desse veículo, incluindo os artigos necessários para a utilização do veículo, com exceção do combustível;

24) «Veículo de base», um veículo utilizado na fase inicial de uma homologação em várias fases;

25) «Veículo incompleto», um veículo que deve passar, pelo menos, por mais uma fase de acabamento para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;

26) «Veículo completado», um veículo resultante da homologação em várias fases que respeita os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;

27) «Veículo completo», um veículo que não precisa de ser completado para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento;

28) «Veículo de fim de série», um veículo que faz parte de um lote existente e que, devido à entrada em vigor de novos requisitos técnicos relativamente aos quais não foi homologado, não pode ou deixou de poder ser disponibilizado no mercado, ser matriculado ou entrar em circulação;

29) «Veículo movido a combustível alternativo», um veículo concebido para poder funcionar com, pelo menos, um tipo de combustível gasoso à temperatura e à pressão atmosféricas, ou fundamentalmente derivado de óleos não minerais;

30) «Veículo produzido em pequenas séries», um modelo de veículo cujo número de unidades disponibilizadas no mercado, matriculadas ou postas em circulação não excede os limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo V;

31) «Veículo para fins especiais», um veículo das categorias M, N ou O dotado de características técnicas específicas que lhe permitem desempenhar uma função que exige adaptações ou equipamentos especiais;

32) «Modelo de veículo», um grupo específico de veículos que partilha, pelo menos, as características especificadas no anexo I, parte B, incluindo um grupo de veículos que contém variantes e versões referidas nessa parte;

33) «Semirreboque», um veículo rebocado cujo eixo ou eixos estão situados à retaguarda do centro de gravidade do veículo (quando uniformemente carregado), e que está equipado com um dispositivo de engate que permite a transmissão das forças horizontais e verticais ao veículo trator;

▼B

34) «Fiscalização do mercado», as atividades realizadas e as medidas tomadas pelas autoridades de fiscalização do mercado para garantir que os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas, bem como as peças e o equipamento, disponibilizados no mercado, cumprem os requisitos estabelecidos na legislação de harmonização aplicável da União e não põem em perigo a saúde, a segurança, o ambiente ou outros aspetos relacionados com a proteção do interesse público;

35) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade ou autoridades nacionais responsáveis pela realização da fiscalização do mercado no território de um Estado-Membro;

36) «Entidade homologadora», a autoridade ou autoridades de um Estado-Membro, notificadas por este à Comissão, com competência para todos os aspetos da homologação de um modelo de veículos, ou de um tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas, ou para a homologação de veículos individuais, para o processo de autorização de peças e equipamentos, para a emissão e, se for caso disso, para a revogação ou recusa de certificados de homologação, para agir como ponto de contacto para as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, para designar os serviços técnicos e para assegurar que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;

37) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora ou qualquer outra autoridade envolvida na fiscalização do mercado ou responsável pela fiscalização do mercado, pelo controlo das fronteiras ou pela matrícula, num Estado-Membro, no que respeita a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos;

38) «Serviço técnico», uma entidade ou um organismo, designado pela entidade homologadora como laboratório de ensaios para realizar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade para realizar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções;

39) «Organismo nacional de acreditação», um organismo nacional de acreditação tal como definido no artigo 2.º, ponto 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008;

40) «Fabricante», uma pessoa singular ou coletiva responsável por todos os aspetos da homologação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, ou pela homologação de veículos individuais, ou pelo processo de autorização de peças e de equipamentos, por assegurar a conformidade da produção e por questões de fiscalização do mercado respeitantes a esses veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças e equipamentos produzidos, independentemente de essa pessoa estar, ou não, diretamente envolvida em todas as fases da conceção e da construção desses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas;

41) «Representante do fabricante», uma pessoa singular ou coletiva, estabelecida na União, devidamente mandatada 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 presente regulamento;

▼B

42) «Importador», uma pessoa singular ou coletiva, estabelecida na União, que coloca no mercado veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos fabricados num país terceiro;

43) «Distribuidor», um concessionário ou uma pessoa singular ou coletiva que faz parte da cadeia de abastecimento, com exceção do fabricante ou do importador, e que disponibiliza no mercado veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos;

44) «Operador económico», o fabricante, o representante do fabricante, o importador ou o distribuidor;

45) «Operador independente», uma pessoa singular ou coletiva, com exceção dos concessionários e das oficinas de reparação autorizados, direta ou indiretamente envolvida na reparação e na manutenção de veículos, incluindo oficinas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamentos, de ferramentas ou de peças sobresselentes de reparação, bem como editores de informações técnicas, clubes automobilísticos, empresas de assistência rodoviária, operadores de serviços de inspeção e ensaios, operadores de serviços de formação a empresas de instalação, fabricantes e oficinas de reparação de equipamentos destinados a veículos movidos a combustíveis alternativos. As oficinas de reparação, os concessionários e os distribuidores autorizados que fazem parte do sistema de distribuição de um fabricante de veículos são também considerados operadores independentes, desde que prestem serviços de reparação ou manutenção de veículos de um fabricante de cujo sistema de distribuição não sejam membros;

46) «Oficina de reparação autorizada», uma pessoa singular ou coletiva que presta serviços de reparação e de manutenção de veículos e que exerce as suas atividades no âmbito do sistema de distribuição do fabricante;

47) «Oficina de reparação independente», uma pessoa singular ou coletiva que presta serviços de reparação e de manutenção de veículos e que exerce as suas atividades fora do âmbito do sistema de distribuição do fabricante;

48) «Informações relativas à reparação e à manutenção de veículos», todas as informações, incluindo todas as alterações e todos suplementos ulteriores dessas informações, necessárias para o diagnóstico, para a manutenção e a inspeção de um veículo, para a sua preparação para a inspeção técnica, para a reparação, a reprogramação ou a reinicialização de um veículo, ou para o apoio ao diagnóstico à distância de um veículo ou para a montagem de peças e equipamentos em veículos, e que são fornecidas pelo fabricante aos seus parceiros, concessionários e oficinas de reparação autorizados ou são utilizadas pelo fabricante para efeitos de reparação e manutenção;

49) «Informações do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo», informações geradas por um sistema instalado a bordo de um veículo, ou ligado a um motor, capaz de detetar anomalias e, se for o caso, de indicar a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, de identificar a zona provável das anomalias por meio de informações armazenadas na memória de um computador, e de comunicar essas informações para o exterior do veículo;

▼B

50) «Colocação no mercado», a disponibilização de um veículo, de um sistema, de um componente, de uma unidade técnica, de uma peça ou de um equipamento, pela primeira vez, na União;

51) «Disponibilização no mercado», o fornecimento de um veículo, de um sistema, de um componente, de uma unidade técnica, de uma peça ou de um equipamento para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;

52) «Entrada em circulação», a primeira utilização de um veículo, de um sistema, de um componente, de uma unidade técnica, de uma peça ou de um equipamento, para o fim a que se destinam, na União;

53) «Matrícula», uma autorização administrativa para a entrada em circulação rodoviária de um veículo homologado, que implica a identificação do veículo e a atribuição ao veículo de um número de série, designado «número de matrícula», a título permanente ou temporário;

54) «Método de ensaio virtual», a simulação em computador, incluindo cálculos, para demonstrar que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica cumprem os requisitos técnicos de um ato regulamentar enumerado no anexo II, sem recurso à utilização de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas reais;

55) «Requisitos alternativos», disposições administrativas e requisitos técnicos destinados a assegurar um nível de segurança funcional, de proteção ambiental e de segurança dos ocupantes equivalente, em toda a medida do possível, ao nível fixado por um ou mais atos regulamentares enumerados no anexo II;

56) «Avaliação no local», uma verificação nas instalações de um serviço técnico ou de um dos seus subcontratantes ou filiais;

57) «Avaliação da fiscalização no local», uma avaliação no local, periódica e de rotina, distinta da avaliação no local realizada para a designação inicial do serviço técnico ou de um dos seus subcontratantes ou filiais, e da avaliação no local realizada para a renovação dessa designação;

58) «Data de fabrico do veículo», a data em que o fabrico do veículo foi concluído, de acordo com a homologação obtida pelo fabricante.

Artigo 4.º

Categorias de veículos

1. Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes categorias de veículos:

▼B

a) Categoria M, constituída por veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de passageiros e da respetiva bagagem, com as seguintes subdivisões:

   i) categoria M_1: veículos a motor com um número de lugares sentados não superior a oito, para além do lugar sentado do condutor, e sem espaço para passageiros em pé, independentemente de o número de lugares sentados ser limitado ao lugar sentado do condutor,

   ii) categoria M_2: veículos a motor com um número de lugares sentados superior a oito, para além do lugar sentado do condutor, e com uma massa máxima não superior a 5 toneladas, independentemente de terem espaço para passageiros em pé, e

   iii) categoria M_3: veículos a motor com um número de lugares sentados superior a oito, para além do lugar sentado do condutor, e com uma massa máxima superior a 5 toneladas, independentemente de terem espaço para passageiros em pé;

b) Categoria N, constituída por veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de mercadorias, com as seguintes subdivisões:

   i) categoria N_1: veículos a motor com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas,

   ii) categoria N_2: veículos a motor com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, mas não superior a 12 toneladas, e

   iii) categoria N_3: veículos a motor com uma massa máxima superior a 12 toneladas;

c) Categoria O, constituída por reboques, com as seguintes subdivisões:

   i) categoria O_1: reboques com uma massa máxima não superior a 0,75 toneladas,

   ii) categoria O_2: reboques com uma massa máxima superior a 0,75 toneladas, mas não superior a 3,5 toneladas,

   iii) categoria O_3: reboques com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, mas não superior a 10 toneladas, e

   iv) categoria O_4: reboques com uma massa máxima superior a 10 toneladas.

2. Os critérios de classificação dos veículos, dos modelos de veículos, das variantes e das versões são estabelecidos no anexo I.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que alterem o anexo I em relação aos modelos de veículos e aos tipos de carroçaria, a fim de ter em conta o progresso técnico.

▼B

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 5.º

Requisitos técnicos

1. Os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas devem cumprir os requisitos dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

2. Considera-se que os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas não são conformes com o presente regulamento, designadamente, nos seguintes casos:

a) Se forem encontradas discrepâncias em relação aos dados contidos nos certificados de homologação UE e nos seus anexos, ou em relação aos elementos descritivos contidos nos relatórios de ensaio, para além do permitido pelo ato regulamentar aplicável;

b) Se os critérios de desempenho ou os valores-limite para a produção em série estabelecidos no ato regulamentar aplicável não tiverem sido cumpridos, de acordo com todas as condições estabelecidas no ato regulamentar aplicável;

c) Se alguma das informações prestadas pelo fabricante na ficha de informações não for reproduzível, de acordo com todas as condições estabelecidas no ato regulamentar aplicável, pelas entidades homologadoras, pelas autoridades de fiscalização do mercado ou pela Comissão.

Para efeitos do presente número, só são tidos em conta para a avaliação do cumprimento os controlos, os ensaios, as inspeções e as avaliações efetuados pelas entidades homologadoras, pelas autoridades de fiscalização do mercado ou pela Comissão, ou realizados em seu nome.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que alterem o anexo II a fim de ter em conta a evolução tecnológica e regulamentar, mediante a introdução e a atualização de referências aos atos regulamentares que preveem os requisitos que os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas devem cumprir.

Artigo 6.º

Obrigações dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros criam ou nomeiam as suas entidades homologadoras e as suas autoridades de fiscalização do mercado. Os Estados-Membros notificam a Comissão da criação e da nomeação dessas entidades e autoridades.

A referida notificação contém o nome dessas entidades e autoridades, o seu endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, e os seus domínios de competência. A Comissão publica no seu sítio Web uma lista e os dados de contacto das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado.

▼B

Os Estados-Membros garantem que as suas entidades homologadoras e as suas autoridades de fiscalização do mercado respeitem uma separação rigorosa de funções e de responsabilidades e atuem de forma independente umas das outras. Essas entidades e autoridades podem pertencer à mesma entidade, desde que as suas atividades sejam geridas de forma autónoma em estruturas separadas.

2. Se, num Estado-Membro, existir mais de uma entidade homologadora responsável pela homologação de veículos, incluindo a homologação de veículos individuais, esse Estado-Membro designa uma dessas entidades competentes para a emissão de homologações como única entidade homologadora responsável pelo intercâmbio de informações com as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros para efeitos do artigo 11.º e para dar cumprimento às obrigações estabelecidas no capítulo XV.

3. Se, num Estado-Membro, existir mais de uma autoridade de fiscalização do mercado responsável pela fiscalização do mercado, esse Estado-Membro designa uma dessas autoridades como única autoridade de fiscalização do mercado responsável pelo intercâmbio de informações com as autoridades de fiscalização do mercado dos outros Estados-Membros para efeitos do artigo 11.º.

4. Os Estados-Membros só podem autorizar a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que sejam conformes com o presente regulamento.

5. Os Estados-Membros não proíbem, não restringem nem impedem a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que sejam conformes com o presente regulamento, exceto nos casos previstos no capítulo XI.

Em derrogação do primeiro parágrafo do presente número, os Estados-Membros podem decidir não autorizar a circulação na estrada, a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos que tenham sido homologados nos termos do presente regulamento, mas que excedem as dimensões, os pesos e as cargas por eixo harmonizados constantes do anexo I da Diretiva 96/53/CE do Conselho ([1]).

6. Os Estados-Membros organizam e procedem à fiscalização do mercado e ao controlo dos veículos, dos sistemas, dos componentes e das unidades técnicas que entram no mercado, nos termos do presente regulamento e do capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

7. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para garantir que as autoridades de fiscalização do mercado possam aceder, caso o considerem necessário e justificado, às instalações dos operadores económicos no seu território e recolher as amostras de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que sejam necessárias para efeitos de ensaios de conformidade.

([1]) Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

▼B

8. Os Estados-Membros examinam e avaliam periodicamente a realização das suas atividades de homologação. Esses exames e essas avaliações são efetuados pelo menos de quatro em quatro anos, e os resultados são transmitidos à Comissão e ao Fórum de intercâmbio de informações sobre o controlo do cumprimento referido no artigo 11.º (a seguir designado «Fórum»).

Os Estados-Membros disponibilizam ao público um resumo dos resultados dos exames periódicos e das avaliações periódicas.

Os Estados-Membros informam a Comissão e o Fórum sobre o modo como dão seguimento às recomendações do Fórum referidas no artigo 11.º, n.º 5.

9. Os Estados-Membros examinam e avaliam periodicamente a realização das suas atividades de fiscalização do mercado. Esses exames e essas avaliações são efetuados pelo menos de quatro em quatro anos, e os resultados são transmitidos à Comissão e ao Fórum.

Os Estados-Membros disponibilizam ao público um resumo dos resultados dos exames periódicos e das avaliações periódicas.

Os Estados-Membros informam a Comissão e o Fórum sobre o modo como dão seguimento às recomendações do Fórum referidas no artigo 11.º, n.º 5.

10. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam os critérios comuns relativos ao formato para a comunicação de informações sobre os exames e as avaliações referidos nos n.os 8 e 9 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Obrigações das entidades homologadoras

1. As entidades homologadoras só homologam veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que sejam conformes com o presente regulamento.

2. As entidades homologadoras cumprem os seus deveres de forma independente e imparcial. As entidades homologadoras respeitam a confidencialidade a fim de proteger os segredos comerciais, sob reserva da obrigação estabelecida no artigo 9.º, n.º 4, de disponibilizar informações à Comissão e de outros requisitos de divulgação aplicáveis estabelecidos no direito da União a fim de proteger os interesses dos utilizadores na União.

As entidades homologadoras cooperam entre si de modo eficiente e eficaz e partilham as informações relevantes para o papel e as para as funções que desempenham.

▼B

3. A fim de permitir que as autoridades de fiscalização do mercado efetuem controlos, as entidades homologadoras disponibilizam-lhes as informações necessárias relativas à homologação dos veículos, dos sistemas, dos componentes e das unidades técnicas sujeitos a controlos de verificação da conformidade. Essas informações incluem, no mínimo, as informações constantes do certificado de homologação UE e dos respetivos anexos, referidos no artigo 28.º, n.º 1. As entidades homologadoras fornecem essas informações às autoridades de fiscalização do mercado sem demora injustificada.

4. Caso seja informada, nos termos do capítulo XI, de que se suspeita que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica apresenta um risco grave ou pode não estar em conformidade, a entidade homologadora toma todas as medidas necessárias para proceder à revisão da homologação concedida e, se for caso disso, corrigir ou revogar a homologação em função das razões e da gravidade dos desvios demonstrados.

Artigo 8.º

Obrigações das autoridades de fiscalização do mercado

1. As autoridades de fiscalização do mercado efetuam controlos periódicos para verificar se os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis. Esses controlos são realizados a uma escala adequada através de controlos documentais e, se for caso disso, de ensaios laboratoriais e de ensaios em estrada realizados com base em amostras estatisticamente pertinentes.

Quando efetuarem esses controlos, as autoridades de fiscalização do mercado têm em conta:

a) Os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos;

b) As reclamações fundamentadas; e

c) Todas as outras informações pertinentes, incluindo as informações trocadas no âmbito do Fórum e os resultados de ensaios publicados por terceiros reconhecidos que cumpram os requisitos estabelecidos nos atos de execução referidos no artigo 13.º, n.º 10.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as autoridades de fiscalização do mercado de cada Estado-Membro efetuam, pelo menos, um número mínimo de ensaios de veículos por ano. Esse número mínimo de ensaios por Estado-Membro é de um por cada 40 000 veículos novos a motor matriculados nesse Estado-Membro no ano anterior, mas não pode ser inferior a cinco.

Os ensaios verificam a conformidade com os atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.

3. As autoridades de fiscalização do mercado que realizem mais de cinco ensaios por ano efetuam, pelo menos, 20 % do número mínimo de ensaios sob a forma de ensaios relacionados com as emissões, comparáveis com os ensaios de homologação, que incluam todos os requisitos relacionados com as emissões aplicáveis ao modelo objeto do ensaio, conforme estabelecido nos atos regulamentares enumerados no anexo II.

▼B

4. A autoridade de fiscalização do mercado de um Estado-Membro pode acordar com a autoridade de fiscalização do mercado de outro Estado-Membro que seja esta última a efetuar os ensaios exigidos por força dos n.os 2 e 3.

5. A autoridade de fiscalização do mercado de um Estado-Membro pode acordar com a Comissão que seja a Comissão a efetuar os ensaios exigidos por força do n.º 3 a expensas desse Estado-Membro. Os ensaios efetuados nos termos do presente número são contabilizados no número mínimo de ensaios exigido por força do n.º 2.

6. Cada Estado-Membro elabora anualmente um resumo global dos seus planos de controlos de fiscalização do mercado e transmite-o ao Fórum até 1 de março.

7. Cada Estado-Membro elabora, de dois em dois anos, um relatório com as conclusões que retira dos controlos de verificação da conformidade que tenha realizado nos dois anos anteriores. Esse relatório é transmitido ao Fórum até 30 de setembro do ano seguinte ao termo do período de dois anos em causa.

8. As autoridades de fiscalização do mercado exigem que os operadores económicos lhes disponibilizem a documentação, as informações e outras especificações técnicas, incluindo o acesso ao suporte lógico (*software*) e aos algoritmos, que considerem necessárias para realizar as suas atividades de fiscalização do mercado.

9. No caso de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas homologados, as autoridades de fiscalização do mercado têm devidamente em conta os certificados de conformidade, as marcas de homologação e os certificados de homologação apresentados pelos operadores económicos.

10. As autoridades de fiscalização do mercado tomam as medidas adequadas para alertar os utilizadores no território dos seus Estados-Membros, num prazo adequado, para os perigos que elas próprias ou a Comissão tenham detetado em relação a qualquer veículo, sistema, componente ou unidade técnica, a fim de evitar ou reduzir o risco de lesões ou outros danos, inclusive disponibilizando essas informações no seu sítio Web.

As autoridades de fiscalização do mercado cooperam com os operadores económicos em relação às medidas que possam evitar ou reduzir os riscos apresentados por veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas disponibilizados no mercado por esses operadores.

11. Caso as autoridades de fiscalização do mercado de um Estado-Membro decidam retirar do mercado um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica nos termos do capítulo XI, informam o operador económico em causa e a entidade homologadora competente.

▼B

12. As autoridades de fiscalização do mercado cumprem os seus deveres de forma independente e imparcial. As autoridades de fiscalização do mercado respeitam a confidencialidade a fim de proteger os segredos comerciais, sob reserva da obrigação estabelecida no artigo 9.º, n.º 4, de disponibilizar informações à Comissão e de outros requisitos de divulgação aplicáveis estabelecidos no direito da União a fim de proteger os interesses dos utilizadores na União.

13. As autoridades de fiscalização do mercado de diferentes Estados-Membros coordenam as suas atividades de fiscalização do mercado, cooperam entre si e partilham os resultados dessas atividades entre si e com o Fórum. Se for caso disso, as autoridades de fiscalização do mercado acordam entre si a partilha de tarefas e a especialização.

14. Caso, num Estado-Membro, a fiscalização do mercado e os controlos nas fronteiras externas sejam da responsabilidade de mais do que uma autoridade, as autoridades em causa cooperam entre si de modo eficiente e eficaz e partilham as informações relevantes para o papel e para as funções que desempenham.

15. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam os critérios comuns para definir a escala adequada dos controlos de verificação da conformidade a que se refere o n.º 1 do presente artigo e os critérios comuns relativos ao formato do resumo global e do relatório referidos, respetivamente, nos n.ºs 6 e 7 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

Artigo 9.º

Verificação da conformidade pela Comissão

1. A Comissão organiza e realiza, a expensas próprias, ensaios e inspeções para verificar se os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis.

Os ensaios e as inspeções devem ser realizados, nomeadamente, através de ensaios laboratoriais e de ensaios em estrada, com base em amostras estatisticamente pertinentes, e devem ser complementados por controlos documentais.

Ao realizar esses ensaios e essas inspeções, a Comissão tem em conta:

a) Os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos;

b) As reclamações fundamentadas; e

c) Todas as outras informações pertinentes, incluindo as informações trocadas no âmbito do Fórum, os resultados dos ensaios publicados por terceiros reconhecidos que cumpram os requisitos estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 13.º, n.º 10, as informações relativas às novas tecnologias no mercado e os relatórios resultantes da teledeteção em estrada.

▼B

A Comissão pode confiar a realização dos ensaios e das inspeções a serviços técnicos que, nesse caso, agem em nome da Comissão. Caso confie a realização de ensaios ou inspeções a serviços técnicos para efeitos do presente artigo, a Comissão assegura o recurso a um serviço técnico diferente daquele que tiver efetuado o ensaio para a homologação inicial.

Esses ensaios e essas inspeções podem ser realizados:

a) Em veículos novos fornecidos pelos fabricantes ou por outros operadores económicos, conforme previsto no n.º 2;

b) Em veículos matriculados com o consentimento do titular do certificado de matrícula do veículo.

2. Os fabricantes titulares de homologações ou outros operadores económicos fornecem à Comissão, mediante pedido e em contrapartida de uma compensação justa, um número estatisticamente pertinente de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas de produção selecionados pela Comissão que sejam representativos dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas disponíveis para colocação no mercado ao abrigo dessa homologação. Esses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas são fornecidos, para efeito da realização de ensaios, na data, no local e pelo período que a Comissão solicitar.

3. Antes de a Comissão realizar os seus ensaios e inspeções, notifica o Estado-Membro que concedeu a homologação e o Estado-Membro em que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica foi disponibilizado no mercado.

Os Estados-Membros cooperam com a Comissão quando a Comissão realizar os ensaios e as inspeções.

4. A fim de permitir que a Comissão realize os ensaios e as inspeções por força do presente artigo, os Estados-Membros disponibilizam-lhe, sem demora injustificada, as informações necessárias relativas à homologação dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas sujeitos à verificação da conformidade. Essas informações incluem, pelo menos, as informações constantes do certificado de homologação UE e dos seus anexos referidos no artigo 28.º, n.º 1.

5. Os fabricantes de veículos disponibilizam à Comissão, a título gratuito e sem demora injustificada, os dados que sejam necessários para a realização da verificação da conformidade e que não constem do certificado de homologação UE nem dos seus anexos referidos no artigo 28.º, n.º 1.

Esses dados incluem todos os parâmetros e definições que sejam necessários para replicar com exatidão as condições de ensaio aplicadas no momento dos ensaios de homologação. A Comissão adota atos de execução que especifiquem os dados que devem ser disponibilizados, sob reserva da proteção dos segredos comerciais e da preservação dos dados pessoais nos termos do direito da União e do direito nacional. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

▼B

6. Caso a Comissão conclua que os veículos, os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas não respeitam os requisitos de homologação estabelecidos no presente regulamento ou não são conformes com a homologação, ou que a homologação foi concedida com base em dados incorretos, dá início aos procedimentos previstos nos artigos 53.º ou 54.º.

Caso os ensaios e as inspeções ponham em causa a exatidão da própria homologação, a Comissão informa imediatamente a entidade ou entidades homologadoras em causa, e o Fórum.

A Comissão informa as entidades de homologação e as autoridades de fiscalização do mercado competentes a fim de que estas tomem as medidas adequadas para alertar os utilizadores na União, num prazo adequado, para qualquer incumprimento que tenha detetado em relação a um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, a fim de evitar ou reduzir o risco de lesões ou outros danos.

A Comissão disponibiliza ao público um relatório sobre as suas conclusões na sequência dos ensaios de verificação da conformidade por si realizados, e transmite as suas conclusões aos Estados-Membros e ao Fórum. Esse relatório inclui informações pormenorizadas sobre os veículos, os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas que foram objeto de avaliação e a identidade do fabricante em causa, bem como uma breve descrição das conclusões, incluindo a natureza dos incumprimentos, caso existam.

Artigo 10.º

Avaliações pela Comissão

1. A Comissão organiza e realiza avaliações dos procedimentos estabelecidos pelas entidades homologadoras que tenham concedido homologações UE nos cinco anos anteriores à avaliação, nomeadamente dos procedimentos de concessão de homologações, de verificação de conformidade da produção e de designação e monitorização dos serviços técnicos. Essas avaliações incluem uma avaliação, por amostragem aleatória, da conformidade das homologações concedidas com os requisitos aplicáveis referidos no artigo 26.º, n.º 2, alínea c), nos cinco anos anteriores à avaliação.

2. As avaliações destinam-se a ajudar as entidades homologadoras que concedem homologações UE a garantir a aplicação uniforme do presente regulamento e a partilhar as melhores práticas.

3. As avaliações são efetuadas em conformidade com o direito do Estado-Membro em causa, tendo devidamente em conta os direitos das autoridades envolvidas, e respeitam o princípio da proporcionalidade. A Comissão desempenha as suas funções de forma independente e imparcial, e respeita a confidencialidade a fim de proteger os segredos comerciais, nos termos do direito aplicável. A Comissão suporta os custos decorrentes dessas avaliações.

▼B

4. As entidades homologadoras em causa facilitam a realização das avaliações cooperando com a Comissão, prestando-lhe toda a assistência necessária e fornecendo-lhe toda a documentação necessária.

5. A Comissão assegura que o pessoal que participa nas avaliações tenha qualificações suficientes e receba as instruções adequadas. A Comissão informa os Estados-Membros e as entidades homologadoras em causa, com a devida antecedência antes da realização das avaliações, da data prevista para o seu início e da identidade do pessoal que as vai realizar. A duração das avaliações nas instalações da entidade homologadora em causa não é, em regra geral, superior a dois dias e não pode, em caso algum, exceder três dias.

6. As entidades homologadoras que tenham concedido pelo menos uma homologação UE durante um período de cinco anos são avaliadas pela Comissão uma vez durante esse período.

Em derrogação do primeiro parágrafo, a avaliação de uma entidade homologadora pode ser menos frequente se a Comissão considerar que a primeira avaliação dessa entidade demonstra que os procedimentos aplicados garantem a aplicação efetiva do presente regulamento, tendo em conta o âmbito e o alcance das homologações UE concedidas.

7. A Comissão comunica ao Fórum os resultados das avaliações, incluindo eventuais recomendações, e disponibiliza ao público um resumo dos resultados. O Fórum analisa os resultados das avaliações.

8. Os Estados-Membros comunicam à Comissão e ao Fórum o modo como dão resposta às recomendações incluídas nos resultados das avaliações.

9. Tendo devidamente em conta as considerações do Fórum, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam os critérios comuns para definir o âmbito das avaliações e a metodologia utilizada para as realizar, a composição das equipas de avaliação, o plano de avaliações para um período mínimo de cinco anos e as condições em que a frequência das avaliações pode ser reduzida. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

Artigo 11.º

Fórum de intercâmbio de informações sobre o controlo do cumprimento

1. A Comissão cria, preside e gere um Fórum de intercâmbio de informações sobre o controlo do cumprimento (a seguir designado «Fórum»).

O Fórum é constituído por representantes nomeados por cada Estado-Membro em representação das suas entidades homologadoras e das suas autoridades de fiscalização do mercado.

▼B

Sempre que tal se justifique, os serviços técnicos, os terceiros reconhecidos que respeitem os requisitos previstos nos atos de execução referidos no artigo 13.º, n.º 10, e os representantes do Parlamento Europeu, da indústria e dos operadores económicos pertinentes, bem como das partes envolvidas em questões de segurança e de ambiente, podem ser convidados para o Fórum, na qualidade observadores, nos termos do regulamento interno referido no n.º 7 do presente artigo.

As funções de aconselhamento do Fórum têm por objetivo a promoção das melhores práticas a fim de facilitar a interpretação e a aplicação uniformes do presente regulamento, o intercâmbio de informações sobre os problemas relacionados com a execução da legislação, a cooperação, nomeadamente no que diz respeito à avaliação, designação e monitorização dos serviços técnicos, a definição de métodos e instrumentos de trabalho, a criação de um procedimento eletrónico para o intercâmbio de informações e a avaliação de projetos harmonizados de execução da legislação e das sanções.

2. O Fórum aprecia:

a) Questões relacionadas com a interpretação uniforme dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos regulamentares enumerados no anexo II, durante a aplicação desses requisitos;

b) Os resultados das atividades relativas à homologação e à fiscalização do mercado realizadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 6.º, n.ºs 8 e 9;

c) Os resultados dos ensaios e das inspeções efetuados pela Comissão nos termos do artigo 9.º;

d) As avaliações realizadas pela Comissão nos termos do artigo 10.º;

e) Os relatórios dos ensaios relativos aos casos de não conformidade apresentados por terceiros reconhecidos que respeitem os requisitos previstos nos atos de execução referidos no artigo 13.º, n.º 10;

f) Os resultados das atividades relacionadas com a conformidade da produção realizadas pelas entidades homologadoras nos termos do artigo 31.º;

g) As informações apresentadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 67.º, n.º 6, sobre os seus procedimentos de avaliação, de designação, de notificação e de monitorização dos serviços técnicos;

h) Questões de interesse geral no que respeita à aplicação dos requisitos estabelecidos no presente regulamento relativamente à avaliação, à designação e à monitorização dos serviços técnicos, nos termos do artigo 67.º, n.º 10, e do artigo 78.º, n.º 4;

i) As infrações cometidas pelos operadores económicos;

j) A aplicação das medidas corretivas ou restritivas estabelecidas no capítulo XI;

▼B

k) O planeamento, a coordenação e os resultados das atividades de fiscalização do mercado;

l) Questões relacionadas com o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, previstas no capítulo XIV, e, em particular, questões relacionadas com a aplicação dos procedimentos estabelecidos nos termos do artigo 65.º.

3. Com base nos relatórios apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 8.º, n.º 7, a Comissão disponibiliza ao público, de dois em dois anos, um relatório de síntese sobre as atividades de fiscalização do mercado.

4. A Comissão apresenta anualmente ao Parlamento Europeu uma síntese das atividades do Fórum.

5. Como parte das suas funções de aconselhamento, e tendo em conta o resultado das apreciações efetuadas nos termos do n.º 2, o Fórum pode formular pareceres ou emitir recomendações.

Quando formular pareceres ou emitir recomendações, o Fórum procura obter um consenso. Se não for possível chegar a um consenso, o Fórum formula os seus pareceres ou emite as suas recomendações por maioria simples dos Estados-Membros. Cada Estado-Membro dispõe de um voto. Os Estados-Membros que tomem posições divergentes podem solicitar que as suas posições e a respetiva fundamentação fiquem registadas nos pareceres ou nas recomendações do Fórum.

6. Quando adotar atos de execução, a Comissão tem em conta os pareceres formulados pelo Fórum nos termos do n.º 5.

7. O Fórum estabelece o seu regulamento interno.

Artigo 12.º

Intercâmbio de dados em linha

1. A Comissão e os Estados-Membros utilizam o sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro referido no artigo 27.º para os certificados de homologação UE e para os seus anexos referidos no artigo 28.º, n.º 1, inclusive para os relatórios de ensaio e para as alterações, recusas ou revogações de homologações UE.

A Comissão e os Estados-Membros utilizam o Sistema de Troca Rápida de Informação (RAPEX), criado ao abrigo da Diretiva 2001/957CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), e o Sistema de Informação e Comunicação para a Fiscalização do Mercado (ICSMS), criado ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 75/2008, para efeitos da fiscalização do mercado, das recolhas e de outras atividades pertinentes, entre as autoridades de fiscalização do mercado, os Estados-Membros e a Comissão.

([1]) Diretiva 2001/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de dezembro de 2001, relativa à segurança geral dos produtos (JO L 11 de 15.1.2002, p. 4).

▼B

2. A partir de 5 de julho de 2026, os Estados-Membros disponibilizam ao público, no sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro, por número de identificação dos veículos, o certificado de conformidade de cada veículo sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico, nos termos do artigo 37.º.

A partir de 5 de julho de 2026, os Estados-Membros disponibilizam ao público, no sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro, as informações contidas no certificado de conformidade, com exceção dos números de identificação dos veículos, sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico, nos termos do artigo 37.º.

A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o formato das informações referidas no primeiro e no segundo parágrafos do presente número, e os critérios de acesso do público às mesmas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

3. A Comissão toma todas as medidas necessárias para criar uma interface entre o sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro referido no artigo 27.º, o RAPEX e o ICSMS, a fim de facilitar as atividades de fiscalização do mercado e de garantir a coordenação, a coerência e a exatidão das informações fornecidas aos consumidores e a terceiros.

4. Os Estados-Membros utilizam o sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro referido no artigo 27.º a fim de disponibilizar ao público, a partir de 1 de setembro de 2022, uma lista das homologações UE de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenham concedido, alterado, recusado ou revogado, e uma lista dos serviços técnicos que tenham efetuado os ensaios para essas homologações UE.

A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o formato das informações referidas no primeiro parágrafo do presente número e os critérios de acesso às mesmas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

5. A Comissão cria um instrumento que permita disponibilizar ao público os resultados dos ensaios e as reclamações relativas ao desempenho dos veículos, dos sistemas, dos componentes e das unidades técnicas de terceiros reconhecidos que respeitem os requisitos estabelecidos nos atos de execução referidos no artigo 13.º, n.º 10.

Artigo 13.º

Obrigações gerais dos fabricantes

1. Os fabricantes garantem que os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas por si fabricados e que foram colocados no mercado, foram fabricados e homologados em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento e, em especial, com os requisitos previstos no artigo 5.º.

2. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação e pela garantia da conformidade da produção.

▼B

No caso de homologação em várias fases, os fabricantes são também responsáveis pela homologação e pela conformidade da produção dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas que tenham acrescentado na fase de acabamento do veículo. Os fabricantes que alterem componentes, sistemas ou unidades técnicas já homologados em fases anteriores são responsáveis pela homologação e pela conformidade da produção dos componentes, dos sistemas e das unidades técnicas alterados. Os fabricantes da fase anterior fornecem aos fabricantes da fase subsequente informações sobre todas as mudanças suscetíveis de afetar a homologação dos componentes, dos sistemas, das unidades técnicas ou do veículo completo. Essas informações são fornecidas assim que a nova extensão da homologação para o veículo completo tiver sido concedida e, o mais tardar, na data do início do fabrico do veículo incompleto.

3. Os fabricantes que alterem um veículo incompleto de tal modo que o veículo passe a integrar uma categoria de veículos diferente, com a consequente alteração dos requisitos cujo cumprimento já tenha sido avaliado numa fase anterior da homologação, são também responsáveis pela conformidade com os requisitos aplicáveis à categoria de veículos em que o veículo alterado se integra.

4. Para efeitos da homologação UE de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, um fabricante estabelecido fora da União nomeia um único representante estabelecido na União para o representar junto da entidade homologadora. Esse fabricante nomeia também um único representante estabelecido na União para efeitos de fiscalização do mercado, que pode ser aquele que foi nomeado para efeitos da homologação UE.

5. Os fabricantes asseguram que os seus veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas não sejam concebidos para incorporar estratégias ou outros meios que alterem o desempenho apresentado durante os procedimentos de ensaio de tal forma que não cumpram o presente regulamento quando funcionem nas condições que se podem razoavelmente esperar em situação normal de funcionamento.

6. Os fabricantes estabelecem procedimentos para garantir que a produção em série de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas permaneça conforme com o modelo homologado.

7. Os fabricantes examinam todas as reclamações que recebam referentes a riscos, a suspeitas de incidentes ou a questões de não conformidade relativas a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham colocado no mercado.

Os fabricantes conservam um registo dessas reclamações, incluindo, para cada reclamação, uma descrição do problema e as informações pormenorizadas necessárias para identificar de forma precisa o modelo do veículo, o tipo de sistema, componente, unidade técnica, parte ou equipamento afetado, e mantêm os seus distribuidores e importadores informados no caso de reclamações fundamentadas.

▼B

8. Os fabricantes indicam, para além da chapa regulamentar afixada nos seus veículos e das marcas de homologação afixadas nos seus componentes ou nas suas unidades técnicas nos termos do artigo 38.º, o seu nome, o seu nome comercial registado ou a sua marca registada, e o seu endereço de contacto na União, nos seus veículos, componentes ou unidades técnicas disponibilizados no mercado, ou, se tal não for possível, na embalagem ou num documento que acompanhe esses componentes ou essas unidades técnicas.

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

10. Sem prejuízo do artigo 9.º, n.º 5, e sob reserva da proteção dos segredos comerciais e da preservação dos dados pessoais nos termos do direito da União e do direito nacional, os fabricantes de veículos disponibilizam os dados necessários para a realização, por terceiros, de ensaios para determinar eventuais não conformidades, incluindo todos os parâmetros e todas as definições necessários para replicar com exatidão as condições de ensaio aplicadas no momento dos ensaios de homologação.

Para efeitos do primeiro parágrafo do presente número, a Comissão adota atos de execução que especifiquem os dados que devem ser disponibilizados a título gratuito e os requisitos que devem ser cumpridos por terceiros para demonstrar o seu interesse legítimo nos domínios da segurança pública ou da proteção do ambiente, e que utilizam instalações de ensaio adequadas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

Artigo 14.º

Obrigações dos fabricantes relativamente aos seus veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças e equipamentos que não estejam em conformidade ou que apresentem um risco grave

1. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento que tenha sido colocado no mercado ou que tenha entrado em circulação não esteja em conformidade com o presente regulamento, ou a homologação tenha sido concedida com base em dados incorretos, o fabricante toma imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar que o veículo, o sistema, o componente, a unidade técnica, a peça ou o equipamento seja posto em conformidade, ou para o retirar ou o recolher do mercado, consoante o caso.

Os fabricantes prestam imediatamente informações pormenorizadas à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade e sobre todas as medidas tomadas.

2. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento apresente um risco grave, o fabricante presta imediatamente às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado informações pormenorizadas sobre esse risco e sobre as medidas tomadas a esse respeito.

▼B

3. Os fabricantes conservam o certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 28.º, n.º 1, durante um período de 10 anos após o termo da validade da homologação UE de um veículo e durante um período de cinco anos após o termo da validade da homologação UE de um sistema, componente ou unidade técnica.

O fabricante do veículo mantém à disposição das entidades homologadoras uma cópia dos certificados de conformidade referidos no artigo 36.º durante um período de 10 anos a contar da data de fabrico do veículo.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional ou da Comissão, os fabricantes facultam a essa autoridade ou à Comissão uma cópia do certificado de homologação UE ou da autorização referida no artigo 55.º, n.º 1, que demonstre a conformidade de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, numa língua que a autoridade nacional ou a Comissão possam entender facilmente.

Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os fabricantes cooperam com essa autoridade no que se refere a todas as medidas tomadas nos termos do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos apresentados pelos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham disponibilizado no mercado.

Artigo 15.º

Obrigações dos representantes do fabricante

1. O representante do fabricante pratica os atos definidos no mandato conferido pelo fabricante. Esse mandato permite, pelo menos, que o representante:

a) Tenha acesso ao certificado de homologação UE e aos respetivos anexos referidos no artigo 28.º, n.º 1, e ao certificado de conformidade, numa das línguas oficiais da União. Essa documentação é mantida à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado durante um período de 10 anos após o termo da validade da homologação UE de um veículo e durante um período de cinco após o termo da validade da homologação UE de um sistema, componente ou unidade técnica;

b) Faculte a uma entidade homologadora, mediante pedido fundamentado dessa entidade, todas as informações, toda a documentação e outras especificações técnicas, incluindo o acesso ao suporte lógico (*software*) e aos algoritmos, que sejam necessárias para demonstrar a conformidade da produção de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica;

c) Coopere com as entidades homologadoras ou com as autoridades de fiscalização do mercado, a seu pedido, em relação a todas as medidas tomadas para eliminar os riscos graves apresentados pelos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos abrangidos por esse mandato;

▼B

d) Informe imediatamente o fabricante das reclamações e dos relatórios sobre riscos, suspeitas de incidentes ou questões de não conformidade relativas aos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos abrangidos por esse mandato;

e) Tenha o direito de pôr termo ao mandato, sem incorrer em sanção, se o fabricante atuar de modo contrário às obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento.

2. O representante de um fabricante que ponha termo ao seu mandato pelas razões referidas no n.º 1, alínea e), informa imediatamente a entidade homologadora que concedeu a homologação e a Comissão.

As informações a fornecer especificam pelo menos:

a) A data de cessação do mandato;

b) A data até à qual o representante cessante pode ser indicado nas informações fornecidas pelo fabricante, incluindo a documentação publicitária;

c) A transferência de documentos, incluindo os aspetos relacionados com a confidencialidade e os direitos de propriedade;

d) A obrigação de o representante cessante do fabricante, após a cessação do mandato, enviar ao fabricante ou ao novo representante do fabricante as reclamações ou os relatórios sobre riscos e suspeitas de incidentes relacionados com um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento em relação aos quais o representante cessante do fabricante tenha sido designado como representante do fabricante.

Artigo 16.º

Obrigações dos importadores

1. Os importadores só colocam no mercado veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que cumpram o disposto no presente regulamento.

2. Antes de colocarem no mercado um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica homologados, os importadores verificam se o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica são abrangidos por um certificado de homologação UE válido, e se o sistema, o componente ou a unidade técnica ostentam a marca de homologação exigida e cumprem o disposto no artigo 13.º, n.º 8.

No caso dos veículos, os importadores asseguram que sejam acompanhados do certificado de conformidade exigido.

3. Caso um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica não estejam em conformidade com os requisitos do presente regulamento e, em especial, não correspondam à sua homologação, os importadores não os colocam no mercado, não permitem a sua entrada em circulação nem os matriculam nem registam até serem postos em conformidade.

▼B

4. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento apresentem um risco grave, os importadores informam desse facto o fabricante e as autoridades de fiscalização do mercado. No caso de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas homologados, os importadores informam igualmente a entidade homologadora que concedeu a homologação.

5. Os importadores indicam o seu nome, a sua designação comercial registada ou a sua marca registada e o seu endereço de contacto no veículo, componente, unidade técnica, peça ou equipamento ou, se tal não for possível, no caso de um componente, unidade técnica, peça ou equipamento, na respetiva embalagem ou num documento que os acompanhe.

6. Os importadores asseguram que o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica seja acompanhado das instruções e das informações exigidas no artigo 59.º, na língua ou línguas oficiais dos Estados-Membros em causa.

7. A fim de proteger a saúde e a segurança dos consumidores, os importadores conservam um registo das reclamações e das recolhas relativas aos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham colocado no mercado e mantêm os seus distribuidores informados dessas reclamações e dessas recolhas.

8. Os importadores informam imediatamente os fabricantes em causa das reclamações que tenham recebido referentes a riscos, a suspeitas de incidentes ou a questões de não conformidade relativas a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham colocado no mercado.

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

Artigo 17.º

Obrigações dos importadores relativamente aos seus veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que não estejam em conformidade ou que apresentem um risco grave

1. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento que tenham sido colocados no mercado por um importador não estejam em conformidade com o presente regulamento, o importador toma imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar que o veículo, o sistema, o componente, a unidade técnica, a peça ou o equipamento sejam postos em conformidade sob a supervisão do fabricante, ou para os retirar ou os recolher do mercado, consoante o caso. O importador informa igualmente o fabricante e a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

2. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento que tenham sido colocados no mercado apresentem um risco grave, o importador presta imediatamente informações pormenorizadas sobre o risco grave ao fabricante, às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado.

▼B

O importador informa também as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado de todas as medidas tomadas e presta informações pormenorizadas, em especial sobre o risco grave e sobre as medidas tomadas pelo fabricante.

3. Os importadores conservam, durante um período de 10 anos após o termo da validade da homologação UE do veículo e durante um período de cinco anos após o termo da validade da homologação UE de um sistema, de um componente ou de uma unidade técnica, uma cópia do certificado de homologação UE e dos respetivos anexos referidos no artigo 28.º, n.º 1, e asseguram que essas cópias possam ser facultadas às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado, mediante pedido.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os importadores facultam-lhe todas as informações e toda a documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, numa língua que essa autoridade possa entender facilmente.

Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os importadores cooperam com essa autoridade no que se refere a todas as medidas tomadas nos termos do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos apresentados pelos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham disponibilizado no mercado.

Artigo 18.º

Obrigações dos distribuidores

1. Antes de disponibilizarem no mercado um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica, os distribuidores verificam se o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica ostentam a chapa regulamentar ou a marca de homologação exigidas, se estão acompanhado pelos documentos exigidos e pelas instruções e informações de segurança requeridas pelo artigo 59.º, na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro em causa, e se o fabricante e o importador cumpriram os requisitos previstos, respetivamente, no artigo 13.º, n.º 8, e no artigo 16.º, n.º 5.

2. Os distribuidores informam imediatamente o fabricante em causa das reclamações que tenham recebido referentes a riscos, a suspeitas de incidentes ou a questões de não conformidade relativas a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham disponibilizado no mercado.

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

▼B

Artigo 19.º

Obrigações dos distribuidores relativamente aos seus veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que não estejam em conformidade ou que apresentem um risco grave

1. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento não estejam em conformidade com os requisitos do presente regulamento, os distribuidores informam do facto o fabricante, o importador e a entidade homologadora que concedeu a homologação UE, e não os disponibilizam no mercado até serem postos em conformidade.

2. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento disponibilizados no mercado por um distribuidor não estejam em conformidade com o presente regulamento, o distribuidor informa o fabricante, o importador e a entidade homologadora que concedeu o certificado de homologação UE.

3. Caso um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento apresentem um risco grave, os distribuidores prestam imediatamente informações pormenorizadas sobre esse risco grave ao fabricante, ao importador, às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado esse veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento tenham sido disponibilizados.

Os distribuidores informam-nos também de todas as medidas tomadas e prestam-lhes informações pormenorizadas sobre as medidas tomadas pelo fabricante.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os distribuidores cooperam com essa autoridade no que se refere a todas as medidas tomadas nos termos do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos apresentados pelos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tenham disponibilizado no mercado.

Artigo 20.º

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

Os importadores e os distribuidores são considerados fabricantes para efeitos do presente regulamento, e estão sujeitos às obrigações dos fabricantes previstas nos artigos 8.º, 13.º e 14.º, caso:

a) Disponibilizem no mercado ou sejam responsáveis pela entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas sob o seu nome ou a sua marca comercial, ou os modifiquem de tal modo que o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica possam deixar de estar conformes com os requisitos aplicáveis; ou

b) Disponibilizem no mercado ou sejam responsáveis pela entrada em circulação de sistemas, componentes ou unidades técnicas com base numa homologação ONU concedida a um fabricante fora da União, e não seja possível identificar um representante do fabricante no território da União.

▼B

Artigo 21.º

Identificação dos operadores económicos

Mediante pedido de uma entidade homologadora ou de uma autoridade de fiscalização do mercado, durante um período de 10 anos após a colocação no mercado de um veículo e durante um período de cinco anos após a colocação no mercado de um sistema, de um componente, de uma unidade técnica, de uma peça ou de um equipamento, os operadores económicos prestam-lhes informações sobre o seguinte:

a) A identidade dos operadores económicos que lhes tenham fornecido um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento;

b) A identidade dos operadores económicos a quem tenham fornecido um veículo, um sistema, um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 22.º

Procedimentos de homologação UE

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

a) Homologação multifaseada;

b) Homologação unifaseada;

c) Homologação mista.

Além disso, no caso de veículos incompletos ou completados, o fabricante pode optar pela homologação em várias fases.

2. Sem prejuízo dos requisitos previstos nos atos regulamentares enumerados no anexo II, à homologação de um de sistema, de um componente ou de uma unidade técnica, aplica-se exclusivamente a homologação unifaseada.

3. A homologação em várias fases é concedida a um modelo de veículo incompleto ou completado que, atendendo ao estado de acabamento do veículo, esteja conforme com os dados contidos no dossiê de fabrico referido no artigo 24.º e cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.

A homologação em várias fases aplica-se também aos veículos completos reconvertidos ou modificados por outro fabricante após o seu acabamento.

▼B

4. A homologação UE para a fase final de acabamento só é concedida depois de a entidade homologadora ter verificado, pelos procedimentos estabelecidos no anexo IX, que o modelo de veículo homologado na fase final de acabamento cumpre todos os requisitos técnicos aplicáveis no momento da homologação. A verificação inclui um controlo documental de todos os requisitos abrangidos por uma homologação UE de um modelo de veículo incompleto concedida por um procedimento em várias fases, inclusive caso a homologação UE tenha sido concedida para uma categoria diferente de veículo.

5. A escolha do procedimento de homologação UE referido no n.º 1 não afeta os requisitos que o modelo de veículo homologado tem de cumprir no momento da concessão da homologação de veículos completos.

6. A homologação em várias fases pode também ser usada por um único fabricante, desde que não seja usada para contornar os requisitos aplicáveis aos veículos construídos numa única fase. Para efeitos dos artigos 41.º, 42.º e 49.º, os veículos construídos por um único fabricante não são considerados como veículos fabricados em várias fases.

Artigo 23.º

Pedido de homologação UE

1. Os fabricantes apresentam à entidade homologadora um pedido de homologação UE e o dossiê de fabrico referido no artigo 24.º.

2. Para cada modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, só pode ser apresentado um único pedido. Esse pedido único só pode ser apresentado num único Estado-Membro e a uma única entidade homologadora.

Não pode ser apresentado um novo pedido noutro Estado-Membro para o mesmo modelo de veículo ou para o mesmo tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, nos casos em que:

a) Uma entidade homologadora tenha recusado conceder uma homologação a esse modelo ou tipo;

b) Uma entidade homologadora tenha revogado a homologação desse modelo ou tipo; ou

c) O fabricante tenha retirado um pedido de homologação para esse modelo ou tipo.

Caso as modificações não sejam suficientes para constituir um novo modelo de veículos ou um novo tipo de sistemas, de componentes ou de unidade técnicas, a entidade homologadora indefere o pedido de homologação de uma designação de modelo ou tipo diferente ou de alteração relativa a um pedido anterior.

3. Os pedidos de homologação UE de um determinado modelo de veículos ou tipo de sistemas, componentes ou unidades técnicas devem incluir uma declaração do fabricante que certifique, nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, que:

▼B

a) O fabricante não solicitou uma homologação UE para o mesmo modelo ou para o mesmo tipo a outra entidade homologadora, nem qualquer outra entidade homologadora concedeu tal homologação ao fabricante;

b) Nenhuma entidade homologadora recusou a concessão da homologação desse modelo ou tipo;

c) Nenhuma entidade homologadora revogou a homologação desse modelo ou tipo; e

d) O fabricante não retirou um pedido de homologação desse modelo ou tipo.

4. Para cada modelo de veículos ou tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas a homologar, é apresentado um pedido separado.

Artigo 24.º

Dossiê de fabrico

1. O dossiê de fabrico inclui os seguintes elementos:

a) Uma ficha de informações, segundo o modelo estabelecido nos atos de execução referidos no n.º 4, para a homologação unifaseada ou mista de veículo completo ou para a homologação multifaseada de veículo completo, ou nos termos dos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II;

b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informações pertinentes;

c) Para os veículos, uma indicação do procedimento ou procedimentos escolhidos nos termos do artigo 22.º, n.º 1;

d) Todas as informações adicionais solicitadas pela entidade homologadora no contexto do procedimento de homologação UE.

2. A ficha de informações referida no n.º 1, alínea a), para a homologação de veículos completos deve incluir um conjunto completo de informações sobre as características do modelo de veículo necessárias para que a entidade homologadora possa identificar o modelo de veículo e aplicar corretamente o procedimento de homologação.

3. O fabricante apresenta o dossiê de fabrico à entidade homologadora num formato eletrónico que seja por esta aceite. A entidade homologadora pode aceitar também dossiês de fabrico apresentados em suporte papel.

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo da ficha de informações e de todas as outras partes do dossiê de fabrico, e um formato eletrónico harmonizado para efeitos do n.º 3 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 5 de julho de 2020.

▼B

Artigo 25.º

Informações suplementares a fornecer juntamente com o pedido de homologação UE

1. Um pedido de homologação multifaseada é acompanhado, para além do dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, pelo conjunto completo dos certificados de homologação UE ou dos certificados de homologação ONU, e respetivos anexos, exigidos por força dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

No caso da homologação de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas, por força dos atos regulamentares enumerados no anexo II, a entidade homologadora tem acesso ao dossiê de fabrico e, se aplicável, aos certificados de homologação UE e respetivos anexos, até ao momento em que a homologação do veículo completo for concedida ou recusada.

2. Um pedido de homologação mista é acompanhado, para além do dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, pelos certificados de homologação UE ou pelos certificados de homologação ONU, e respetivos anexos, exigidos por força dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

No caso de sistemas para os quais não tenha sido apresentado um certificado de homologação UE ou um certificado de homologação ONU, o pedido é acompanhado, para além do dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, pelas informações exigidas para a homologação desses sistemas durante a fase de homologação do veículo, e por um relatório de ensaio, em vez do certificado de homologação UE ou do certificado de homologação ONU.

3. Um pedido de homologação em várias fases é acompanhado pelas seguintes informações:

a) Na primeira fase, pelas partes do dossiê de fabrico e dos certificados de homologação UE, dos certificados de homologação ONU ou, se aplicável, dos relatórios de ensaio, que sejam pertinentes para o estado de acabamento do veículo de base;

b) Na segunda fase e nas fases subsequentes, pelas partes do dossiê de fabrico e dos certificados de homologação UE ou dos certificados de homologação ONU que sejam pertinentes para a fase de acabamento em curso, juntamente com uma cópia do certificado de homologação UE de veículo completo emitido na fase de fabrico precedente, e pelas informações pormenorizadas e completas sobre as modificações e os equipamentos adicionais que o fabricante tenha feito ou incorporado no veículo.

As informações especificadas no presente número são prestadas nos termos do artigo 24.º, n.º 3.

4. A entidade homologadora e os serviços técnicos devem ter acesso ao suporte lógico (*software*) e aos algoritmos do veículo que considerem necessários para o exercício das suas funções.

▼B

A fim de tomarem uma decisão sobre os ensaios necessários, ou para facilitar a realização desses ensaios, a entidade homologadora e os serviços técnicos podem também solicitar que o fabricante lhes forneça a documentação ou as informações suplementares necessárias que lhes permitam adquirir um nível adequado de compreensão dos sistemas, incluindo o seu processo de desenvolvimento e o seu conceito, e das funções do suporte lógico (*software*) e dos algoritmos necessários para verificar o cumprimento dos requisitos do presente regulamento.

CAPÍTULO IV

REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS PARA A HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 26.º

Disposições gerais aplicáveis à realização dos procedimentos para a homologação UE

1. Para cada modelo de veículo, ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, só é concedida uma homologação UE.

2. Uma entidade homologadora que tenha recebido um pedido nos termos do artigo 23.º só concede uma homologação UE depois de ter verificado todos os seguintes elementos:

a) As disposições relativas à conformidade da produção referidas no artigo 31.º;

b) Que a declaração a que se refere o artigo 23.º, n.º 3, foi apresentada;

c) A conformidade do modelo de veículo ou do tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica com os requisitos aplicáveis;

d) No caso da homologação de um veículo completo segundo os procedimentos de homologação multifaseados, mistos ou em várias fases, a entidade homologadora verifica, nos termos do artigo 22.º, n.º 4, que os sistemas, os componentes e as unidades técnicas estão abrangidos por homologações separadas válidas concedidas de acordo com os requisitos aplicáveis no momento da concessão da homologação de veículo completo.

3. São aplicáveis os procedimentos respeitantes à homologação UE constantes do anexo III e os procedimentos respeitantes à homologação em várias fases constantes do anexo IX.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem os anexos III e IX a fim de ter em conta a evolução regulamentar e tecnológica, atualizando os procedimentos deles constantes respeitantes à homologação UE e à homologação em várias fases.

▼B

4. A entidade homologadora elabora um dossiê de homologação constituído pelo dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, acompanhado pelos relatórios de ensaio e por todos os outros documentos que tenham sido apensos ao dossiê de fabrico pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no exercício das suas funções.

O dossiê de homologação pode ser conservado em formato eletrónico. Esse dossier deve conter um índice que indique de forma clara todas as páginas e o formato de cada documento, e que registe cronologicamente todas as alterações da homologação UE.

A entidade homologadora mantém o dossiê de homologação disponível durante um período de 10 anos após o termo da validade da homologação UE em causa.

5. A entidade homologadora recusa a concessão da homologação UE se constatar que um modelo de veículos ou um tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas que cumpre os requisitos aplicáveis, apresenta, contudo, um risco grave para a segurança ou pode constituir um perigo grave para o ambiente ou para a saúde pública. Nesse caso, informa imediatamente desse facto as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão, enviando-lhes um dossiê pormenorizado em que explica as razões da sua decisão e fundamenta as suas conclusões.

6. Nos termos do artigo 22.º, n.º 4, no caso de um procedimento de homologação multifaseado, misto ou em várias fases, a entidade homologadora recusa conceder a homologação UE se constatar que os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas não cumprem os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

A entidade homologadora solicita que as entidades homologadoras que concederam a homologação dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas atuem nos termos do artigo 54.º, n.º 2.

Artigo 27.º

Notificação das homologações UE concedidas, alteradas, recusadas ou revogadas

1. Ao emitir ou alterar o certificado de homologação UE, a entidade homologadora disponibiliza às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, às autoridades de fiscalização do mercado e à Comissão uma cópia do certificado de homologação UE relativo a cada modelo de veículos, ou tipo de sistemas, componentes ou unidades técnicas que tiver homologado, e dos respetivos anexos, incluindo os relatórios de ensaio referidos no artigo 30.º. Essa cópia é disponibilizada através do sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro, nos termos dos atos de execução referidos no n.º 3 do presente artigo.

2. A entidade homologadora informa sem demora as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros e a Comissão da sua recusa ou da sua revogação de qualquer homologação UE, indicando os fundamentos da sua decisão, através do sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro, nos termos dos atos de execução referidos no n.º 3.

▼B

3. No que respeita ao sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam o formato dos documentos eletrónicos a disponibilizar, o mecanismo de intercâmbio, os procedimentos para informar as autoridades da concessão das homologações UE, das alterações, das recusas e das revogações dessas homologações, e das medidas de segurança pertinentes. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 5 de julho de 2020.

Artigo 28.º

Certificado de homologação UE

1. O certificado de homologação UE contém os seguintes anexos:

a) O dossiê de homologação referido no artigo 26.º, n.º 4;

b) Os relatórios de ensaio referidos no artigo 30.º, no caso da homologação de um sistema, de um componente ou de uma unidade técnica, ou a ficha de resultados dos ensaios, no caso da homologação de veículos completos;

c) No caso de homologação de veículos completos, o nome e o espécime da assinatura da pessoa ou pessoas autorizadas a assinar os certificados de conformidade e uma declaração relativa às suas funções na empresa;

d) No caso da homologação de veículos completos, um exemplar devidamente preenchido de um certificado de conformidade do modelo do veículo.

2. Ao certificado de homologação UE é atribuído um número único, de acordo com um sistema harmonizado de numeração que deve permitir identificar pelo menos o Estado-Membro que concedeu a homologação UE e os requisitos que o modelo do veículo ou o tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas cumprem.

3. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os modelos do certificado de homologação UE, do sistema harmonizado de numeração e da ficha de resultados dos ensaios, respetivamente, incluindo a determinação dos formatos eletrónicos pertinentes. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 5 de julho de 2020.

4. No que diz respeito a cada modelo de veículos ou tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas, a entidade homologadora:

a) Preenche todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, incluindo os seus anexos;

b) Elabora o índice do dossiê de homologação referido no artigo 26.º, n.º 4;

▼B

c) Emite ao fabricante, sem demora, o certificado de homologação UE preenchido, e os respetivos anexos.

5. No caso de uma homologação UE cuja validade tenha sido limitada nos termos do artigo 39.º, do artigo 43.º ou do anexo II, parte III, ou à qual não se apliquem determinadas disposições do presente regulamento ou dos atos regulamentares enumerados no anexo II, o certificado de homologação UE especifica as limitações relevantes ou as disposições que não se aplicam.

6. Caso o fabricante de um veículo opte por um procedimento de homologação mista, a entidade homologadora indica, no dossiê de homologação referido no artigo 26.º, n.º 4, as referências dos relatórios de ensaio referidos no artigo 30.º, respeitantes aos sistemas, componentes ou unidades técnicas para os quais não tenha sido emitido um certificado de homologação UE. A entidade homologadora identifica também claramente no dossiê de homologação os requisitos técnicos dos atos regulamentares enumerados no anexo II relativamente aos quais o veículo foi testado.

7. Caso o fabricante do veículo opte por um procedimento de homologação unifaseada, a entidade homologadora anexa ao certificado de homologação UE uma lista dos atos regulamentares aplicáveis, segundo o modelo constante dos atos de execução referidos no n.º 3.

Artigo 29.º

Disposições específicas aplicáveis a homologações UE de sistemas, de componentes e de unidades técnicas

1. A homologação UE é concedida a um sistema, a um componente ou a uma unidade técnica que esteja conforme com os dados contidos no dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, e que cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.

2. Caso os componentes ou as unidades técnicas, independentemente de se destinarem ou não à reparação, à assistência ou à manutenção, estejam igualmente abrangidos pela homologação de um sistema respeitante a um veículo, não é necessária a homologação adicional de um componente ou de uma unidade técnica, salvo disposição em contrário prevista nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.

3. Caso um componente ou uma unidade técnica cumpram as suas funções ou apresentem uma característica específica apenas em conjunto com outras peças do veículo, só permitindo, por conseguinte, a verificação da conformidade quando estiverem a funcionar em conjunto com essas outras peças do veículo, o âmbito da homologação UE do componente ou da unidade técnica é limitado.

▼B

Nesses casos, o certificado de homologação UE especifica todas as restrições relativas à utilização do componente ou da unidade técnica, e indica as condições especiais de montagem do componente ou da unidade técnica num veículo.

Caso esse componente ou essa unidade técnica sejam montados num veículo, a entidade homologadora verifica, no momento da homologação do veículo, que o componente ou a unidade técnica cumprem todas as restrições aplicáveis à sua utilização ou às suas condições de montagem.

Artigo 30.º

Ensaios exigidos para a homologação UE

1. Para efeitos da concessão da homologação UE, a entidade homologadora verifica o cumprimento dos requisitos técnicos do presente regulamento por meio de ensaios adequados, efetuados pelos seus serviços técnicos.

2. Os elementos fundamentais dos ensaios, incluindo os requisitos técnicos cujo cumprimento tenha sido verificado pelos ensaios, são registados num relatório de ensaio.

3. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o formato dos relatórios de ensaio. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 5 de julho de 2020.

4. O fabricante põe à disposição das entidades homologadoras e entrega aos serviços técnicos em causa os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas exigidos, por força dos atos regulamentares aplicáveis enumerados na lista do anexo II, para a realização dos ensaios exigidos.

5. Os ensaios exigidos são realizados nos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas representativos do modelo ou do tipo a homologar.

6. Caso seja fornecido um intervalo de valores para os parâmetros e para as condições para realizar os ensaios adequados referidos no n.º 1, os serviços técnicos podem escolher qualquer valor dentro desse intervalo.

7. A pedido do fabricante, e mediante acordo da entidade homologadora, podem ser usados métodos de ensaio virtual, nos termos do anexo VIII, como alternativa aos métodos de ensaio referidos no n.º 1.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo VIII a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, atualizando a lista de atos regulamentares relativamente aos quais um fabricante ou um serviço técnico podem utilizar métodos de ensaio virtual e as condições específicas em que esses métodos de ensaio virtual devem ser utilizados.

▼B

Artigo 31.º

Disposições relativas à conformidade da produção

1. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias, nos termos do anexo IV, para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, se o fabricante produz os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em conformidade com o modelo ou o tipo homologado.

2. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação de veículos completos verifica a conformidade com os artigos 36.º e 37.º num número estatisticamente relevante de amostras de veículos e de certificados de conformidade, e a correção dos dados contidos nesses certificados de conformidade.

3. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, se as disposições referidas nos n.os 1 e 2 do presente artigo continuam a ser adequadas para que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuem a estar conformes com o modelo ou o tipo homologado, e os certificados de conformidade continuem a cumprir o disposto nos artigos 36.º e 37.º.

4. A fim de verificar se um veículo, sistema, componente ou unidade técnica está conforme com o modelo ou tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma as medidas necessárias para realizar as inspeções ou os ensaios exigidos para a homologação UE em amostras recolhidas nas instalações do fabricante, incluindo as instalações de produção.

De acordo com o anexo IV, a entidade homologadora toma as medidas necessárias para realizar essas inspeções ou esses ensaios com a frequência especificada nos atos regulamentares enumerados no anexo II, ou, caso a frequência não seja especificada nesses atos, pelo menos uma vez de três em três anos.

5. A fim de verificar se um veículo, sistema, componente ou unidade técnica está conforme com o modelo ou tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE, ou os serviços técnicos, devem:

a) Se for fornecido um intervalo de valores para os procedimentos de ensaio estabelecidos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados do anexo II, definir os valores de forma aleatória dentro do intervalo fornecido quando realizarem as inspeções ou os ensaios; e

b) Ter acesso ao suporte lógico (*software*), aos algoritmos, à documentação e a todas as informações adicionais, nos termos do artigo 25.º, n.º 4.

6. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias para verificar se o fabricante cumpre as obrigações estabelecidas no capítulo XIV. A entidade homologadora verifica, em particular, se o fabricante, para cumprir essas obrigações, alterou ou completou as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.

▼B

7. Caso uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE verifique que o fabricante deixou de produzir os veículos, os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas em conformidade com o modelo ou o tipo homologado ou com os requisitos do presente regulamento, ou que os certificados de conformidade deixaram de ser conformes com os artigos 36.º e 37.º, mesmo que a produção prossiga, toma as medidas necessárias para garantir que as disposições relativas à conformidade da produção sejam corretamente seguidas, ou revoga a homologação. A entidade homologadora pode decidir tomar todas as medidas restritivas necessárias nos termos do capítulo XI.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo IV a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, atualizando os procedimentos relativos à conformidade da produção.

Artigo 32.º

Taxas

1. As taxas das atividades de homologação UE são cobradas aos fabricantes que tenham apresentado um pedido de homologação UE no Estado-Membro em causa.

O Estado-Membro garante a disponibilidade de recursos suficientes para cobrir os custos das atividades de fiscalização do mercado. Sem prejuízo do direito nacional, esses custos podem ser recuperados por meio de taxas cobradas pelo Estado-Membro em que os veículos são colocados no mercado.

2. Os Estados-Membros podem cobrar taxas administrativas aos serviços técnicos que se candidatem a ser designados, a fim de cobrir, no todo ou em parte, os custos relacionados com as atividades exercidas pelas autoridades nacionais responsáveis pelos serviços técnicos, nos termos do presente regulamento.

CAPÍTULO V

ALTERAÇÃO E VALIDADE DAS HOMOLOGAÇÕES UE

Artigo 33.º

Disposições gerais relativas à alteração das homologações UE

1. O fabricante informa sem demora a entidade homologadora que tenha concedido a homologação UE de qualquer mudança dos dados registados no dossiê de homologação a que se refere o artigo 26.º, n.º 4, incluindo qualquer mudança no dossiê alargado por força dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

A entidade homologadora decide se essa mudança exige uma alteração, sob a forma de uma revisão ou de uma extensão da homologação UE nos termos do artigo 34.º, ou uma nova homologação UE.

▼B

2. Os pedidos de alteração são apresentados apenas à entidade homologadora que concedeu a homologação UE existente.

3. Caso a entidade homologadora conclua que uma alteração exige novas inspeções ou novos ensaios, informa desse facto o fabricante.

4. Caso a entidade homologadora conclua, com base nas inspeções ou nos ensaios referidos no n.º 3 do presente artigo, que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos, aplicam-se os procedimentos referidos no artigo 34.º.

5. Caso a entidade homologadora conclua que as mudanças dos dados registados no dossiê de homologação não podem ser tratadas mediante uma extensão da homologação existente, recusa alterar a homologação UE e solicita que o fabricante apresente um novo pedido de homologação UE.

Artigo 34.º

Revisão e extensão das homologações UE

1. Uma alteração é designada «revisão» caso uma entidade homologadora conclua que, apesar da mudança dos dados registados no dossiê de homologação referido no artigo 26.º, n.º 4, o modelo de veículo ou o tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica em causa continua a cumprir os requisitos aplicáveis a esse modelo ou tipo e que, por conseguinte, não é preciso repetir as inspeções ou os ensaios.

Nesse caso, a entidade homologadora procede à emissão das páginas revistas do dossiê de homologação, se necessário e sem demora, assinalando claramente, em cada uma delas, a natureza das mudanças e a data da reemissão, ou procede à emissão de uma versão consolidada e atualizada do dossiê de homologação, acompanhada de uma descrição pormenorizada das mudanças.

2. A alteração é designada «extensão» caso a entidade homologadora conclua que houve uma mudança dos dados registados no dossiê de homologação, e se verifique um dos seguintes casos:

a) São necessárias novas inspeções ou novos ensaios para verificar se os requisitos em que a homologação UE existente se baseou continuam a ser respeitados;

b) Mudaram as informações constantes do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos; ou

c) Passaram a ser aplicáveis novos requisitos, por força de um dos atos regulamentares enumerados no anexo II, ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica homologado.

▼B

Em caso de extensão, a entidade homologadora emite sem demora um certificado de homologação UE atualizado ao qual atribui um número de extensão, que aumenta em função do número de extensões sucessivas já concedidas. Esse certificado de homologação menciona claramente as razões da extensão, a data da reemissão e, se aplicável, o prazo de validade.

3. Sempre que sejam emitidas páginas alteradas no dossiê de homologação ou que seja emitida uma versão consolidada e atualizada do dossiê de homologação, o índice do dossiê de homologação é alterado de modo a indicar a data da extensão ou revisão mais recente, ou a data da consolidação mais recente da versão atualizada.

4. Não é necessária a extensão da homologação para um modelo de 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 categorias de veículos nas quais o veículo em questão não se inclui.

Artigo 35.º

Caducidade

1. Sete anos após a última atualização do dossiê de homologação no caso de certificados de homologação UE de veículos completos para veículos das categorias M_1 e N_1, e 10 anos para veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O, a entidade homologadora verifica se o modelo de veículo está em conformidade com todos os atos regulamentares aplicáveis a esse modelo.

Caso a entidade homologadora efetue a verificação referida no primeiro parágrafo do presente número, não é necessário repetir os ensaios previstos no artigo 30.º.

2. A homologação UE caduca caso:

a) Passem a ser obrigatórios novos requisitos aplicáveis ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica homologado para a disponibilização no mercado, para a matrícula ou para a entrada em circulação, e a homologação UE não possa ser objeto de extensão pelos motivos previstos no artigo 34.º, n.º 2, alínea c);

b) A verificação efetuada nos termos do n.º 1 do presente artigo conclua que o veículo não está em conformidade com todos os atos regulamentares aplicáveis a esse modelo;

c) A produção de veículos conformes com o modelo de veículo homologado seja interrompida de forma definitiva numa base voluntária, o que se considera ter acontecido quando nenhum veículo do modelo em causa tiver sido produzido nos dois anos anteriores. No entanto, essas homologações continuam a ser válidas para efeitos de matrícula ou de entrada em circulação enquanto a alínea a) do presente número não for aplicável;

d) A homologação UE tenha sido revogada nos termos do artigo 31.º, n.º 7;

▼B

e) O prazo de validade do certificado de homologação UE tenha expirado devido a uma restrição referida no artigo 39.º, n.º 6;

f) Se conclua que a homologação se baseia em declarações falsas ou em resultados de ensaios falseados, ou não tenham sido divulgados dados que teriam levado à recusa da concessão da homologação.

3. Caso a homologação de veículo completo de uma única variante de um modelo de veículo ou de uma versão de uma variante deixe de ser válida, a caducidade da homologação de veículo completo do modelo de veículo em questão limita-se apenas à variante ou à versão em causa.

4. Caso a produção de um determinado modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica seja interrompida de forma definitiva, o fabricante notifica sem demora a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

No prazo de um mês contar da receção da notificação referida no primeiro parágrafo, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica informa do facto as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

5. Caso um certificado de homologação UE esteja prestes a caducar, o fabricante notifica o facto, sem demora, à entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

6. Após a receção da notificação efetuada pelo fabricante, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE comunica sem demora às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros e à Comissão todas as informações pertinentes para a disponibilização no mercado, para a matrícula ou para a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, consoante o caso.

No caso de veículos, a comunicação referida no primeiro parágrafo do presente número especifica a data de fabrico e o número de identificação do veículo («NIV»), tal como definido no artigo 2.º, ponto 2, do Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão ([1]), do último veículo fabricado.

([1]) Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão, de 11 de janeiro de 2011, relativo às prescrições para homologação das chapas regulamentares do fabricante e do número de identificação de veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

▼B

CAPÍTULO VI

CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

Artigo 36.º

Certificado de conformidade em suporte papel

1. O fabricante emite um certificado de conformidade em suporte papel para acompanhar cada veículo completo, incompleto ou completado fabricado em conformidade com o modelo de veículo homologado. Para esse efeito, o fabricante utiliza o modelo estabelecido nos atos de execução referidos no n.º 4.

O certificado de conformidade em suporte papel descreve as principais características do veículo, bem como o seu desempenho técnico em termos concretos. O certificado de conformidade em suporte papel inclui a data de fabrico do veículo. O certificado de conformidade em suporte papel é concebido de forma a impedir falsificações.

O certificado de conformidade em suporte papel é entregue ao comprador a título gratuito, juntamente com o veículo. A sua entrega não depende de um pedido expresso nem da prestação de informações adicionais ao fabricante.

2. A partir de 5 de julho de 2026, o fabricante fica isento da obrigação prevista no n.º 1 do presente artigo de emitir o certificado de conformidade em suporte papel para acompanhar cada veículo, caso o disponibilize sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico nos termos do artigo 37.º, n.º 1.

3. Durante um período de 10 anos a contar da data de fabrico do veículo, o fabricante do veículo emite, a pedido do proprietário do veículo, um duplicado do certificado de conformidade em suporte papel mediante pagamento de um montante que não pode ser superior ao custo de emissão do certificado duplicado. A menção «duplicado» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todos os duplicados do certificado.

4. A Comissão adota atos de execução relativos ao certificado de conformidade em suporte papel que estabeleçam, nomeadamente:

a) O modelo do certificado de conformidade;

b) Os elementos de segurança para impedir falsificações do certificado de conformidade; e

c) As especificações relativas à forma de assinar o certificado de conformidade.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado antes de 1 de setembro de 2020.

5. O certificado de conformidade em suporte papel é redigido pelo menos numa das línguas oficiais da União.

▼B

6. A pessoa ou as pessoas autorizadas a assinar certificados de conformidade em suporte papel são empregadas pelo fabricante e estão devidamente autorizadas a assumir a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção do veículo, ou à conformidade da sua produção.

7. O certificado de conformidade em suporte papel é preenchido na sua totalidade e não contém restrições no que respeita à utilização do veículo, salvo as previstas no presente regulamento ou nos atos regulamentares enumerados no anexo II.

8. No caso de um veículo de base incompleto, o fabricante só preenche os campos do certificado de conformidade em suporte papel que sejam relevantes tendo em conta o estado de acabamento do veículo.

9. No caso de um veículo incompleto ou completado, o fabricante só preenche os campos do certificado de conformidade em suporte papel respeitantes a aditamentos ou modificações efetuados na fase de homologação que estiver em curso e, se for caso disso, anexa todos os certificados de conformidade em suporte papel emitidos nas fases anteriores.

Artigo 37.º

Certificado de conformidade em formato eletrónico

1. Sem prejuízo do artigo 36.º, n.º 1, a partir de 5 de julho de 2026, o fabricante disponibiliza, gratuitamente e sem demora injustificada após a data de fabrico do veículo, à entidade homologadora que emitiu a homologação de veículo completo, o certificado de conformidade sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico, nos termos dos atos de execução referidos no n.º 8 do presente artigo.

2. Sem prejuízo do artigo 36.º, n.º 1, os fabricantes podem disponibilizar os certificados de conformidade nos termos do n.º 1 do presente artigo antes de 5 de julho de 2026.

3. A entidade homologadora disponibiliza o certificado de conformidade sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico, nos termos dos atos de execução referidos no n.º 8, de forma acessível para as entidades homologadoras, para as autoridades de fiscalização do mercado, para as autoridades de registo dos Estados-Membros e para a Comissão.

4. Os Estados-Membros podem isentar o fabricante da obrigação prevista no n.º 1 do presente artigo no que respeita aos modelos de veículos que tenham uma homologação nacional de pequena série, nos termos do artigo 42.º.

5. A entidade homologadora que recebe o certificado de conformidade sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico, nos termos dos atos de execução referidos no n.º 8 do presente artigo, concede acesso ao certificado de conformidade em modo de leitura, tal como previsto no artigo 12.º, n.º 2. No caso de veículos fabricados em várias fases, esse acesso é concedido ao fabricante da fase subsequente.

▼B

6. Todos os intercâmbios de dados nos termos do presente artigo são realizados através de um protocolo para o intercâmbio seguro de dados.

7. Os Estados-Membros estabelecem a organização e a estrutura da sua rede de dados de modo a permitir a receção dos dados dos certificados de conformidade sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico nos termos dos atos de execução referidos no n.º 8 a partir de 1 de setembro de 2025, de preferência utilizando os sistemas já existentes para o intercâmbio de dados estruturados.

8. Tendo em conta os dados que devem ser fornecidos no certificado de conformidade em suporte papel, a Comissão adota atos de execução relativos aos certificados de conformidade sob a forma de dados estruturados em formato eletrónico que estabeleçam, nomeadamente:

a) O formato e a estrutura de base dos elementos dos dados dos certificados de conformidade em formato eletrónico e das mensagens utilizadas no intercâmbio;

b) Os requisitos mínimos para garantir o intercâmbio seguro dos dados, incluindo a prevenção da sua corrupção e da sua utilização abusiva, e medidas para garantir a autenticidade dos dados eletrónicos, tais como a utilização da assinatura digital;

c) Os meios para o intercâmbio dos dados dos certificados de conformidade em formato eletrónico;

d) Os requisitos mínimos para o identificador único específico do veículo e para a ficha de informação destinada ao comprador, nos termos do n.º 5;

e) O acesso em modo de leitura referido no n.º 5;

f) As isenções para os fabricantes de categorias específicas de veículos e de modelos específicos de veículos produzidos em pequenas séries.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado antes de 1 de setembro de 2020.

9. Os Estados-Membros devem poder proceder ao intercâmbio de certificados de conformidade em formato eletrónico, nos termos do presente artigo, com os outros Estados-Membros, o mais tardar a partir de 5 de julho de 2026.

10. A partir de 5 de julho de 2026, caso, em circunstâncias excecionais, uma autoridade nacional o solicite, o fabricante emite um duplicado do certificado de conformidade em suporte papel.

Artigo 38.º

Chapas regulamentares e adicionais do fabricante, marcações e marcas de homologação dos componentes e das unidades técnicas

1. O fabricante de um veículo afixa, em todos os veículos fabricados em conformidade com o modelo homologado, uma chapa regulamentar, se aplicável, chapas adicionais, e indicações ou símbolos com as marcações exigidas por força do presente regulamento e dos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.

▼B

2. O fabricante de um componente ou de uma unidade técnica afixa, em todos os componentes e em todas as unidades técnicas fabricados em conformidade com o tipo homologado, quer façam parte de um sistema ou não, a marca de homologação exigida pelos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.

Caso essa marca de homologação não seja exigida, o fabricante afixa no componente ou na unidade técnica, pelo menos, a sua designação ou a sua marca comercial, e o número do tipo ou um número de identificação.

3. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo para a marca de homologação UE. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 5 de julho de 2020.

4. Os operadores económicos só colocam ou disponibilizam no mercado veículos, componentes e unidades técnicas marcados em conformidade com o presente regulamento.

CAPÍTULO VII

NOVAS TECNOLOGIAS OU NOVOS CONCEITOS

Artigo 39.º

Isenções para novas tecnologias e para novos conceitos

1. O fabricante pode requerer uma homologação UE para um modelo de veículos ou para um tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas que incorporem novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais atos regulamentares enumerados no anexo II.

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

a) O pedido de homologação UE indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou os novos conceitos tornam os veículos, os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas incompatíveis com um ou mais atos regulamentares enumerados no anexo II;

b) O pedido de homologação UE descreve as implicações de segurança e de proteção ambiental da nova tecnologia ou do novo conceito e as medidas tomadas para garantir que seja mantido um nível de segurança e de proteção ambiental pelo menos equivalente ao proporcionado pelos requisitos em relação aos quais a isenção é requerida;

c) São apresentadas as descrições e os resultados dos ensaios que provam que a condição da alínea b) é cumprida.

3. A concessão de homologações UE com isenções para novas tecnologias ou para novos conceitos está sujeita à autorização da Comissão.

▼B

A Comissão adota atos de execução a fim de decidir se concede a autorização referida no primeiro parágrafo do presente número. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

4. Enquanto se aguarda a adoção dos atos de execução referidos no n.º 3, a entidade homologadora pode conceder uma homologação UE provisória, válida apenas no território do seu Estado-Membro, para o modelo de veículos abrangido pela isenção requerida. A entidade homologadora informa sem demora a Comissão e os outros Estados-Membros dessa homologação, através de um dossiê que contenha as informações referidas no n.º 2.

O caráter provisório e a validade territorial limitada da homologação UE devem ser visíveis no cabeçalho do certificado de homologação UE e no cabeçalho do certificado de conformidade.

5. As entidades homologadoras dos outros Estados-Membros podem aceitar no seu território a homologação UE provisória referida no n.º 4, desde que informem por escrito da sua aceitação a entidade homologadora que concedeu a homologação UE provisória.

6. Se for caso disso, os atos de execução referidos no n.º 3 especificam se as autorizações estão sujeitas a restrições, em especial no que respeita ao número máximo de veículos abrangidos. Em qualquer caso, a homologação UE é válida por um prazo mínimo de 36 meses.

7. Caso a Comissão adote um ato de execução referido no n.º 3 para recusar a concessão da autorização, a entidade homologadora informa de imediato o titular da homologação UE provisória referida no n.º 4 de que a homologação UE provisória será revogada seis meses após a data do ato de execução.

Todavia, os veículos que tenham sido fabricados em conformidade com a homologação UE provisória antes de esta caducar podem ser colocados no mercado, matriculados ou postos em circulação em qualquer Estado-Membro que tenha aceitado a homologação UE provisória nos termos do n.º 5.

Artigo 40.º

Adaptação subsequente de atos regulamentares

1. Caso a Comissão tenha autorizado a concessão de uma homologação UE nos termos do artigo 39.º, toma de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos regulamentares em causa à evolução tecnológica mais recente.

Caso a derrogação prevista no artigo 39.º se refira a um regulamento da ONU, a Comissão apresenta propostas de alteração do regulamento aplicável da ONU pelo procedimento previsto no Acordo de 1958 revisto.

2. Após os atos regulamentares aplicáveis terem sido alterados, são levantadas todas as restrições constantes dos atos de execução referidos no artigo 39.º, n.º 3.

▼B

3. Caso as medidas necessárias para adaptar os atos regulamentares referidos no n.º 1 do presente artigo não tenham sido tomadas, a Comissão pode adotar, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação UE provisória, atos de execução a fim de decidir se concede a autorização de prorrogação da validade da homologação UE provisória. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

CAPÍTULO VIII

VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PEQUENAS SÉRIES

Artigo 41.º

Homologação UE de veículos produzidos em pequenas séries

1. A pedido do fabricante, e dentro dos limites quantitativos anuais para as categorias de veículos M, N e O estabelecidos no anexo V, parte A, ponto 1, os Estados-Membros concedem uma homologação UE a um modelo de veículos produzido em pequenas séries que cumpra, pelo menos, os requisitos técnicos estabelecidos no anexo II, parte I, apêndice 1.

2. O n.º 1 não é aplicável aos veículos para fins especiais.

3. Ao certificado de homologação UE para veículos produzidos em pequenas séries é atribuído um número único, de acordo com um sistema harmonizado de numeração que permita identificar pelo menos o Estado-Membro que concedeu a homologação UE e os requisitos que o modelo do veículo ou o tipo de sistemas, componentes ou unidades técnicas cumprem.

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo e o sistema de numeração para os certificados de homologação UE de modelos de veículos produzidos em pequenas séries. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo II, parte I, apêndice 1 a fim de definir os requisitos técnicos para as categorias de veículos M, N e O e de alterar o anexo V no que respeita aos limites quantitativos anuais.

Artigo 42.º

Homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries

1. Os fabricantes podem requerer a homologação nacional para veículos produzidos em pequenas séries dentro dos limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo V, parte A, ponto 2. Esses limites são aplicáveis à disponibilização no mercado, à matrícula ou à entrada em circulação de veículos do modelo homologado no mercado de cada Estado-Membro num determinado ano.

▼B

2. Os Estados-Membros podem decidir isentar um modelo de veículos referido no n.º 1 da obrigação de cumprir um ou mais requisitos do presente regulamento ou um ou mais requisitos previstos nos atos regulamentares enumerados no anexo II, desde que tenham estabelecido requisitos alternativos pertinentes.

3. Para efeitos da homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries, a entidade homologadora aceita os sistemas, os componentes e as unidades técnicas homologados nos termos dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

4. Ao certificado de homologação nacional para veículos produzidos em pequenas séries é atribuído um número único, de acordo com um sistema harmonizado de numeração que permita identificar pelo menos o Estado-Membro que concedeu a homologação e classificar a homologação como sendo concedida a uma pequena série nacional.

5. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo e o sistema harmonizado de numeração do certificado de homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries, o qual deve ostentar no cabeçalho a menção «certificado de homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries» e especificar o conteúdo e a natureza das isenções concedidas ao abrigo do n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. Enquanto a Comissão não adotar esses atos de execução, os Estados-Membros podem continuar a determinar o formato dos seus certificados de homologação nacionais.

Artigo 43.º

Validade da homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries

1. A validade da homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries é limitada ao território do Estado-Membro da entidade homologadora que concedeu essa homologação.

2. A pedido do fabricante, a entidade homologadora envia às entidades homologadoras dos Estados-Membros da escolha do fabricante uma cópia do certificado de homologação nacional, incluindo as partes pertinentes do dossiê de homologação referidas no artigo 26.º, n.º 4, por correio registado ou por correio eletrónico.

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

4. No prazo de dois meses a contar da receção dos documentos referidos no n.º 2, as entidades homologadoras dos Estados-Membros da escolha do fabricante comunicam a sua decisão de aceitar ou não a homologação à entidade homologadora que concedeu a homologação nacional. Na falta da comunicação dessa decisão no prazo de dois meses, considera-se que a homologação nacional foi aceite.

▼B

5. A pedido de um requerente que pretenda colocar no mercado, matricular ou pôr em circulação noutro Estado-Membro um veículo com uma homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries, a entidade homologadora que concedeu a homologação nacional fornece à autoridade nacional do outro Estado-Membro uma cópia do certificado de homologação, incluindo as partes pertinentes do dossiê de homologação.

A autoridade nacional do outro Estado-Membro autoriza a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação desse veículo, a não ser que tenha motivos razoáveis para considerar que os requisitos técnicos nacionais em conformidade com os quais o modelo de veículo foi homologado não são equivalentes aos seus próprios requisitos.

CAPÍTULO IX

HOMOLOGAÇÃO DE VEÍCULOS INDIVIDUAIS

Artigo 44.º

Homologação UE de veículos individuais

1. Os Estados-Membros concedem uma homologação UE de veículos individuais a um veículo que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo II, parte I, apêndice 2, ou, no caso de veículos para fins especiais, no anexo II, parte III.

O presente capítulo não se aplica aos veículos incompletos.

2. O pedido de homologação UE de veículos individuais é apresentado pelo proprietário do veículo, pelo fabricante, pelo representante do fabricante ou pelo importador.

3. Os Estados-Membros não efetuam ensaios destrutivos para determinar se o veículo está em conformidade com os requisitos referidos no n.º 1, devendo, em vez disso, utilizar todas as informações pertinentes prestadas pelo requerente para esse efeito.

4. Ao certificado de homologação UE de veículos individuais é atribuído um número único, de acordo com um sistema harmonizado de numeração que permita identificar pelo menos o Estado-Membro que concedeu a homologação UE de veículos individuais.

5. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo e o sistema de numeração aplicáveis ao certificado de homologação UE de veículos individuais. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 5 de julho de 2020.

6. Os Estados-Membros autorizam a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos com um certificado de homologação UE de veículos individuais válido.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo II, parte I, a fim de definir os requisitos técnicos para os veículos das categorias M, N e O.

▼B

Artigo 45.º

Homologação nacional de veículos individuais

1. Os Estados-Membros podem decidir isentar um determinado veículo, quer seja único ou não, da obrigação de cumprir um ou mais requisitos do presente regulamento ou um ou mais requisitos estabelecidos nos atos regulamentares enumerados no anexo II, desde que tenham estabelecido requisitos alternativos pertinentes.

2. O pedido de homologação nacional de veículos individuais é apresentado pelo proprietário do veículo, pelo fabricante, pelo representante do fabricante ou pelo importador.

3. Os Estados-Membros não efetuam ensaios destrutivos para determinar se o veículo está em conformidade com os requisitos alternativos referidos no n.º 1, devendo em vez disso utilizar todas as informações pertinentes prestadas pelo requerente para esse efeito.

4. Para efeitos da homologação nacional de veículos individuais, a entidade homologadora aceita os sistemas, os componentes e as unidades técnicas homologados nos termos dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

5. Um Estado-Membro concede sem demora um certificado de homologação nacional de veículos individuais caso o veículo esteja conforme com a descrição anexada ao pedido e cumpra os requisitos alternativos aplicáveis.

6. Ao certificado de homologação nacional de veículos individuais é atribuído um número único, de acordo com um sistema harmonizado de numeração que permita identificar pelo menos o Estado-Membro que concedeu a homologação UE e os requisitos que o veículo cumpre.

7. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo e o sistema de numeração aplicáveis ao certificado de homologação nacional de veículos individuais. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. Enquanto a Comissão não adotar esses atos de execução, os Estados-Membros podem continuar a determinar o formato dos certificados de homologação nacional de veículos individuais.

Artigo 46.º

Validade da homologação nacional de veículos individuais

1. A validade de uma homologação nacional de veículos individuais é limitada ao território do Estado-Membro que concedeu a homologação de veículo individual.

2. Mediante pedido de um requerente que pretenda disponibilizar no mercado, matricular ou pôr em circulação noutro Estado-Membro um veículo com uma homologação nacional de veículo individual, o Estado-Membro que concedeu a homologação fornece ao requerente uma declaração sobre os requisitos técnicos com base nos quais o veículo foi homologado.

▼B

3. Um Estado-Membro autoriza que um veículo ao qual outro Estado-Membro tenha concedido uma homologação nacional de veículos individuais nos termos do artigo 45.º seja disponibilizado no mercado, matriculado ou posto em circulação no seu território, a não ser que tenha motivos razoáveis para considerar que os requisitos alternativos aplicáveis com base nos quais o veículo foi homologado não são equivalentes aos seus próprios requisitos, ou que o veículo não cumpre os referidos requisitos.

4. O presente artigo é aplicável aos veículos homologados nos termos do presente regulamento e modificados antes da sua primeira matrícula ou entrada em circulação.

Artigo 47.º

Disposições específicas

1. Os procedimentos previstos nos artigos 44.º e 45.º podem aplicar-se a um veículo determinado fabricado em várias fases.

2. Os procedimentos previstos nos artigos 44.º e 45.º não substituem uma fase intermédia na sequência normal de um procedimento de homologação em várias fases, e não são aplicáveis para a obtenção da homologação de um veículo na primeira fase.

CAPÍTULO X

DISPONIBILIZAÇÃO NO MERCADO, MATRÍCULA OU ENTRADA EM CIRCULAÇÃO

Artigo 48.º

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

1. Sem prejuízo dos artigos 51.º, 52.º e 53.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação se estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos dos artigos 36.º e 37.º.

A matrícula e a entrada em circulação de veículos incompletos podem ser recusadas enquanto esses veículos permanecerem incompletos. A matrícula e a entrada em circulação de veículos incompletos não podem ser utilizadas para contornar a aplicação do artigo 49.º.

2. O número de veículos produzidos em pequenas séries disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação no mesmo ano não pode ultrapassar os limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo V.

Artigo 49.º

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

1. Dentro dos limites estabelecidos no anexo V, parte B, e durante um período limitado especificado no n.º 2, os Estados-Membros podem matricular e autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de veículos conformes com um modelo de veículo cuja homologação UE tenha deixado de ser válida.

▼B

O primeiro parágrafo só é aplicável a veículos no território da União, abrangidos por uma homologação UE válida no momento da sua produção, que não tenham sido matriculados nem tenham entrado em circulação antes de essa homologação UE ter caducado.

2. O n.º 1 só é aplicável, no caso dos veículos completos, durante um período de 12 meses a contar da data em que a homologação UE tenha caducado, e, no caso dos veículos completados, durante um período de 18 meses a contar da mesma data.

3. O fabricante que pretenda beneficiar do n.º 1 apresenta um pedido à entidade competente de cada Estado-Membro envolvido na matrícula ou na entrada em circulação dos veículos em causa. O pedido especifica as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos técnicos.

No prazo de três meses a contar da receção desse pedido, os Estados-Membros em causa decidem se autorizam a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos em causa no seu território e, caso a autorizem, o número de veículos abrangidos.

4. Os Estados-Membros aplicam as medidas adequadas para garantir que o número de veículos a matricular ou a pôr em circulação no âmbito do procedimento previsto no presente artigo seja efetivamente controlado.

Artigo 50.º

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

1. Os componentes e as unidades técnicas, incluindo os que se destinam ao mercado pós-venda, só podem ser disponibilizados no mercado ou entrar em circulação se cumprirem os requisitos dos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II e estiverem marcados nos termos do artigo 38.º.

2. O n.º 1 não se aplica a componentes ou unidades técnicas especificamente construídos ou concebidos para veículos não abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes e unidades técnicas que beneficiem de uma isenção ao abrigo do artigo 39.º ou que se destinem a ser utilizados em veículos abrangidos por homologações concedidas ao abrigo dos artigos 41.º, 42.º, 44.º e 45.º no que respeita ao componente ou à unidade técnica em questão.

4. Os Estados-Membros podem autorizar também a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes e unidades técnicas que se destinem a ser utilizados em veículos em relação aos quais a homologação ao abrigo do presente regulamento ou da Diretiva 2007/46/CE não era obrigatória no momento em que esses veículos foram disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação.

▼B

5. Os Estados-Membros podem autorizar também a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes e unidades técnicas de substituição que se destinem a ser utilizados em veículos aos quais a homologação tenha sido concedida antes da entrada em vigor dos requisitos previstos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II, em conformidade com os requisitos do ato aplicável no momento em que essas homologações foram inicialmente concedidas.

CAPÍTULO XI

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

Artigo 51.º

Avaliação nacional de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas suspeitos de apresentar um risco grave ou de não estar conformes

Caso, com base nas suas próprias atividades de fiscalização do mercado, com base em informações prestadas por uma entidade homologadora ou por um fabricante, ou com base em reclamações, as autoridades de fiscalização do mercado de um Estado-Membro tenham motivos suficientes para considerar que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica apresentam um risco grave para a saúde ou para a segurança das pessoas, ou para outros aspetos da proteção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento, ou não cumprem os requisitos estabelecidos no presente regulamento, procedem a uma avaliação do veículo, do sistema, do componente ou da unidade técnica em causa no que se refere aos requisitos aplicáveis estabelecidos no presente regulamento. Os operadores económicos em causa e as entidades de homologação competentes cooperam plenamente com as autoridades de fiscalização do mercado, inclusive mediante a transmissão dos resultados de todos os ensaios ou controlos pertinentes realizados nos termos do artigo 31.º.

O artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 é aplicável à avaliação do risco do veículo, do sistema, do componente ou da unidade técnica em causa.

Artigo 52.º

Procedimentos nacionais a adotar para os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não estejam conformes

1. Caso, após ter procedido à avaliação por força do artigo 51.º, a autoridade de fiscalização do mercado de um Estado-Membro conclua que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica apresentam um risco grave para a saúde ou para a segurança das pessoas, ou para outros aspetos da proteção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento, exige sem demora que o operador económico em causa tome sem demora todas as medidas corretivas adequadas para garantir que o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica em questão deixem de apresentar esse risco quando forem colocados no mercado, matriculados ou postos em circulação.

▼B

2. Caso, após ter procedido à avaliação por força do artigo 51.º, a autoridade de fiscalização do mercado de um Estado-Membro conclua que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica não estão conformes com o presente regulamento, mas não apresentam um risco grave, tal como referido no n.º 1 do presente artigo, exige sem demora que o operador económico em causa tome todas as medidas corretivas adequadas, num prazo razoável, para pôr o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica em conformidade. Esse prazo deve ter em conta a gravidade da não conformidade a fim de garantir que o veículo, o sistema, o componente ou a unidade técnica em questão estejam conformes quando forem colocados no mercado, matriculados ou postos em circulação.

Os operadores económicos garantem, de acordo com as obrigações previstas nos artigos 13.º a 21.º, que sejam tomadas todas as medidas corretivas adequadas relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em causa que tenham colocado no mercado, matriculado ou posto em circulação na União.

3. Caso os operadores económicos não tomem as medidas corretivas adequadas no prazo aplicável referido nos n.os 1 ou 2, ou caso o risco exija uma atuação célere, as autoridades nacionais tomam todas as medidas restritivas provisórias adequadas para proibir ou restringir a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos, dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas em causa no seu mercado nacional, para os retirar ou para os recolher do mercado.

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

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam uma classificação da gravidade dos casos de não conformidade e as medidas adequadas que devem ser tomadas pelas autoridades nacionais para garantir a aplicação uniforme do disposto no presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

Artigo 53.º

Medidas corretivas e restritivas a nível da União

1. O Estado-Membro que tome medidas corretivas ou restritivas nos termos do artigo 52.º notifica sem demora a Comissão e os outros Estados-Membros através do ICSMS. Esse Estado-Membro comunica também sem demora as suas conclusões à entidade homologadora que concedeu a homologação.

As informações transmitidas contêm todos os elementos disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, do sistema, do componente ou da unidade técnica em causa, da sua origem, da natureza da alegada não conformidade e do risco envolvido, da natureza e da duração das medidas corretivas e restritivas nacionais tomadas, e dos argumentos apresentados pelo operador económico em causa.

▼B

2. O Estado-Membro que tome as medidas corretivas ou restritivas indica também se o risco ou a não conformidade se devem a uma das seguintes razões:

a) O veículo, sistema, componente ou unidade técnica não cumpre os requisitos relativos à saúde ou à segurança das pessoas, à proteção do ambiente ou a outros aspetos da proteção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento; ou

b) Os atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II apresentam deficiências.

3. Os Estados-Membros, com exceção do Estado-Membro que tome as medidas corretivas ou restritivas, informam a Comissão e os outros Estados-Membros, no prazo de um mês após a notificação referida no n.º 1, das medidas corretivas ou restritivas por si adotadas e das informações complementares de que disponham relativamente à não conformidade e ao risco apresentado pelo veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, e, em caso de desacordo com a medida nacional notificada, das suas objeções.

4. Caso, no prazo de um mês após a notificação referida no n.º 1, não tenham sido apresentadas objeções por outro Estado-Membro nem pela Comissão relativamente à medida nacional notificada, considera-se que a medida é justificada. Os outros Estados-Membros asseguram que sejam tomadas sem demora medidas corretivas ou restritivas análogas nos seus territórios em relação ao veículo, ao sistema, ao componente ou à unidade técnica em causa.

5. Caso, no prazo de um mês após a notificação referida no n.º 1, tenham sido apresentadas objeções por outro Estado-Membro ou pela Comissão relativamente a uma medida nacional notificada, ou caso a Comissão considere que uma medida nacional notificada é contrária ao direito da União, a Comissão consulta sem demora os Estados-Membros em causa e o operador ou operadores económicos em causa.

Com base nas consultas referidas no primeiro parágrafo do presente número, a Comissão adota atos de execução a fim de decidir sobre a tomada de medidas corretivas ou restritivas harmonizadas a nível da União. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

A Comissão comunica imediatamente a decisão referida no segundo parágrafo ao operador ou operadores económicos em causa. Os Estados-Membros aplicam sem demora esses atos e informam do facto a Comissão.

Caso a Comissão considere que uma medida nacional notificada não é justificada, o Estado-Membro em causa revoga ou adapta a medida, de acordo com a decisão da Comissão referida no segundo parágrafo.

6. Caso a Comissão determine, na sequência dos ensaios e das inspeções por si realizados nos termos do artigo 9.º, que é necessária uma medida corretiva ou restritiva a nível da União, consulta sem demora os Estados-Membros em causa e o operador ou operadores económicos em causa.

▼B

Com base nas consultas referidas no primeiro parágrafo do presente número, a Comissão adota atos de execução a fim de decidir sobre a tomada de medidas corretivas ou restritivas a nível da União. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

A Comissão comunica imediatamente a decisão referida no segundo parágrafo ao operador ou operadores económicos em causa. Os Estados-Membros aplicam sem demora esses atos e informam do facto a Comissão

7. Caso se considere que o risco ou a não conformidade se devem a deficiências dos atos regulamentares enumerados no anexo II, a Comissão propõe as seguintes medidas adequadas:

a) Caso estejam em causa atos jurídicos da União, a Comissão propõe as alterações necessárias dos atos em questão;

b) Caso estejam em causa regulamentos da ONU, a Comissão apresenta os necessários projetos de alteração dos regulamentos pertinentes da ONU, de acordo com o procedimento aplicável ao abrigo do Acordo de 1958 revisto.

8. Caso uma medida corretiva seja considerada justificada nos termos do presente artigo, ou seja objeto dos atos de execução referidos nos n.os 5 ou 6, é disponibilizada, a título gratuito, aos titulares das matrículas dos veículos afetados. Caso tenham sido feitas reparações a expensas do titular da matrícula antes da adoção da medida corretiva, o fabricante reembolsa o custo dessas reparações até ao montante do custo das reparações exigidas por essa medida corretiva.

Artigo 54.º

Homologação UE não conforme

1. Caso uma entidade homologadora conclua que uma homologação concedida não está conforme com o presente regulamento, recusa o reconhecimento dessa homologação.

2. A entidade homologadora notifica a sua recusa à entidade homologadora que concedeu a homologação UE, às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros e à Comissão. Caso, no prazo de um mês após a notificação, a não conformidade da homologação seja confirmada pela entidade homologadora que concedeu a homologação, essa entidade homologadora revoga a homologação.

3. Caso, no prazo de um mês após a notificação referida no n.º 2, tenham sido apresentadas objeções pela entidade homologadora que concedeu a homologação UE, a Comissão consulta sem demora os Estados-Membros e, em especial, a entidade homologadora que concedeu a homologação e o operador económico em causa.

▼B

4. Com base nas consultas referidas no n.º 3 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução a fim de decidir se a recusa do reconhecimento da homologação UE referida no n.º 1 do presente artigo é justificada. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

A Comissão comunica imediatamente a decisão referida no primeiro parágrafo aos operadores económicos em causa. Os Estados-Membros aplicam sem demora esses atos e informam do facto a Comissão.

5. Caso a Comissão determine, na sequência dos ensaios e das inspeções por si realizados nos termos do artigo 9.º, que uma homologação concedida não está conforme com o presente regulamento, consulta sem demora os Estados-Membros e, em especial, a entidade homologadora que concedeu a homologação e o operador económico em causa.

Com base nas consultas referidas no primeiro parágrafo do presente número, a Comissão adota atos de execução a fim de decidir sobre a recusa do reconhecimento da homologação referida no n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

6. Os artigos 51.º, 52.º e 53.º são aplicáveis aos veículos, aos sistemas, aos componentes e às unidades técnicas que sejam objeto de uma homologação não conforme e que já tenham sido disponibilizados no mercado.

Artigo 55.º

Colocação no mercado e entrada em circulação de peças ou equipamentos suscetíveis de representar um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais

1. As peças ou os equipamentos suscetíveis de representar um risco grave para o funcionamento correto dos sistemas essenciais para a segurança de um veículo ou para o seu desempenho ambiental não podem ser colocados no mercado nem ser postos em circulação, e são proibidos, a não ser que tenham sido autorizados por uma entidade homologadora nos termos do artigo 56.º.

2. Essas autorizações aplicam-se apenas ao reduzido número de peças ou de equipamentos incluídos na lista referida no n.º 4.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que complementem o presente regulamento através do estabelecimento dos requisitos para a autorização das peças e dos equipamentos referidos no n.º 1 do presente artigo.

Esses requisitos podem basear-se nos atos regulamentares enumerados no anexo II ou podem consistir numa comparação do desempenho ambiental ou de segurança das peças ou dos equipamentos com o desempenho ambiental ou de segurança das peças ou dos equipamentos de origem, conforme adequado. Em qualquer dos casos, os requisitos garantem que as peças ou os equipamentos não prejudiquem o funcionamento dos sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

▼B

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo VI, a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, estabelecendo e atualizando a lista de peças ou equipamentos com base numa avaliação dos seguintes aspetos:

a) A medida em que existe um risco grave para a segurança ou para o desempenho ambiental dos veículos equipados com as peças ou os equipamentos em causa;

b) O impacto potencial nos consumidores e nos fabricantes no mercado pós-venda de uma eventual autorização das peças ou dos equipamentos ao abrigo do artigo 56.º, n.º 1.

5. O n.º 1 não se aplica às peças ou equipamentos de origem, nem às peças ou equipamentos pertencentes a um sistema homologado em conformidade com os atos regulamentares enumerados no anexo II, a não ser que a homologação não abranja o risco grave referido no n.º 1.

Para efeitos do presente artigo, por peças ou equipamentos de origem entendem-se as peças ou equipamentos fabricados segundo as especificações e as normas de produção do fabricante do veículo para a montagem do veículo em causa.

6. O n.º 1 do presente artigo não se aplica às peças ou equipamentos produzidos exclusivamente para veículos de competição. As peças ou equipamentos enumerados no anexo VI que sejam utilizados tanto em competição como em estrada só são disponibilizados no mercado para veículos destinados à circulação na via pública, se cumprirem os requisitos estabelecidos nos atos delegados referidos no n.º 3 do presente artigo e tiverem sido autorizados pela Comissão. A Comissão adota atos de execução a fim de decidir se concede essas autorizações. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

Artigo 56.º

Requisitos conexos aplicáveis a peças ou equipamentos suscetíveis de representar um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais

1. Um fabricante de peças ou de equipamentos pode requerer a autorização referida no artigo 55.º, n.º 1, apresentando à entidade homologadora um pedido acompanhado de um relatório de ensaio, elaborado por um serviço técnico, que certifique que as peças ou os equipamentos para os quais a autorização é solicitada cumprem os requisitos referidos no artigo 55.º, n.º 3. Esse fabricante só pode apresentar um pedido para cada tipo de peça ou de equipamento, e a uma única entidade homologadora.

2. O pedido de autorização inclui os dados de contacto do fabricante das peças ou dos equipamentos, o tipo, o número de identificação e o número das peças ou dos equipamentos, o nome do fabricante do veículo, o modelo do veículo e, se for caso disso, o ano de construção e outras informações que permitam identificar o veículo no qual as peças ou os equipamentos se destinam a ser montados.

▼B

A entidade homologadora autoriza a colocação no mercado e a entrada em circulação das peças ou dos equipamentos caso conclua que, tendo em conta o relatório de ensaio referido no n.º 1 do presente artigo e outros elementos de prova, as peças ou equipamentos em causa cumprem os requisitos referidos no artigo 55.º, n.º 3.

A entidade homologadora emite sem demora ao fabricante um certificado de autorização.

A Comissão adota atos de execução que estabeleçam o modelo e o sistema de numeração aplicáveis ao certificado de autorização referido no terceiro parágrafo do presente número. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

3. O fabricante informa sem demora a entidade homologadora que emitiu a autorização das alterações que afetem as condições em que a autorização foi emitida. A entidade homologadora decide se a autorização tem de ser revista ou reemitida, e se são necessários novos ensaios.

O fabricante garante que as peças ou os equipamentos sejam produzidos e continuem a ser produzidos nas condições em que a autorização foi emitida.

4. Antes de emitir uma autorização, a entidade homologadora verifica se existem disposições e procedimentos que assegurem um controlo eficaz da conformidade da produção.

Caso a entidade homologadora conclua que as condições de emissão da autorização deixaram de ser cumpridas, solicita que o fabricante tome as medidas necessárias para garantir que as peças ou os equipamentos sejam postos em conformidade. Se necessário, a entidade homologadora revoga a autorização.

5. Mediante pedido de uma autoridade nacional de outro Estado-Membro, a entidade homologadora que emitiu a autorização envia à primeira autoridade, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, uma cópia do certificado de autorização emitido e dos respetivos anexos, através de um sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro. A cópia pode assumir também a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

6. Caso uma entidade homologadora conteste a autorização emitida por outro Estado-Membro, dá conhecimento dos motivos da sua discordância à Comissão. A Comissão toma as medidas adequadas para resolver o desacordo. Entre outras medidas possíveis, se o considerar necessário, e após consultar as entidades homologadoras em causa, a Comissão pode adotar atos de execução que exijam a revogação da autorização. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

7. Enquanto a lista referida no artigo 55.º, n.º 4, não tiver sido estabelecida, os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais relativas às peças ou aos equipamentos suscetíveis de afetar o funcionamento correto de sistemas essenciais para a segurança dos veículos ou para o seu desempenho ambiental.

▼B

CAPÍTULO XII

REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL

Artigo 57.º

Regulamentos da ONU exigidos para a homologação UE

1. Os regulamentos da ONU ou as suas alterações que a União tenha votado favoravelmente, ou que a União aplique, e que estejam enumerados no anexo II, fazem parte dos requisitos para a homologação UE de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas.

2. Caso a União vote a favor de um regulamento da ONU ou de alterações desse regulamento para efeitos da homologação de veículos completos, a Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que complementem o presente regulamento tornando esse regulamento da ONU ou as suas alterações obrigatórios, ou alterando o presente regulamento.

Os referidos atos delegados devem especificar as datas a partir das quais esse regulamento da ONU ou as suas alterações são obrigatórios, devem incluir disposições transitórias, se for caso disso, e, se aplicável para efeitos da homologação UE, da primeira matrícula, da entrada em circulação dos veículos e da disponibilização no mercado dos sistemas, dos componentes e das unidades técnicas.

Artigo 58.º

Equivalência dos regulamentos da ONU para efeitos de homologação UE

1. Os regulamentos da ONU enumerados no anexo II, parte II, são reconhecidos como equivalentes dos atos regulamentares correspondentes na medida em que tenham o mesmo âmbito de aplicação e o mesmo objeto.

2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros aceitam as homologações concedidas em conformidade com os regulamentos da ONU referidos no n.º 1 e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação correspondentes que tenham sido concedidas nos termos do presente regulamento e dos atos regulamentares enumerados no anexo II.

CAPÍTULO XIII

COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS

Artigo 59.º

Informações destinadas aos utilizadores

1. Os fabricantes não comunicam informações técnicas relativas às características do modelo dos veículos, ou do tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas, ou de uma peça ou um equipamento, previstas no presente regulamento ou nos atos regulamentares enumerados no anexo II, que divirjam das características da homologação concedida pela entidade homologadora.

▼B

2. Os fabricantes disponibilizam aos utilizadores todas as informações pertinentes e todas as instruções necessárias que descrevam as condições especiais ou as restrições de utilização de um veículo, de um sistema, de um componente, de uma unidade técnica, de uma peça ou de um equipamento.

3. As informações referidas no n.º 2 são prestadas na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro em que o veículo, o sistema, o componente, unidade técnica, a peça ou o equipamento, devem ser colocados no mercado, matriculados, ou postos em circulação. Essas informações constam também do manual do utilizador.

Artigo 60.º

Informações destinadas aos fabricantes

1. Os fabricantes de veículos disponibilizam aos fabricantes de sistemas, de componentes, de unidades técnicas, de peças ou de equipamentos, todos os dados necessários para a homologação UE de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas, ou para obter a autorização referida no artigo 55.º, n.º 1.

Os fabricantes de veículos podem impor aos fabricantes de sistemas, de componentes, de unidades técnicas, de peças ou de equipamentos, um acordo vinculativo destinado a proteger a confidencialidade das informações que não sejam do domínio público, nomeadamente informações relacionadas com os direitos de propriedade intelectual.

2. Os fabricantes de sistemas, de componentes, de unidades técnicas, de peças ou de equipamentos, prestam aos fabricantes de veículos todas as informações pormenorizadas sobre as restrições que se aplicam às suas homologações, referidas no artigo 29.º, n.º 3, ou impostas por um ato regulamentar enumerado no anexo II.

CAPÍTULO XIV

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO SISTEMA OBD DO VEÍCULO E ÀS INFORMAÇÕES RELATIVAS À REPARAÇÃO E À MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS

Artigo 61.º

Obrigação de os fabricantes comunicarem as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos

1. Os fabricantes disponibilizam aos operadores independentes um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório às informações do sistema OBD do veículo, aos equipamentos de diagnóstico e outros, aos instrumentos, incluindo as referências completas e os descarregamentos disponíveis do suporte lógico (*software*) aplicável, e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos. As informações devem ser apresentadas de modo facilmente acessível, num formato de conjuntos de dados passíveis de tratamento eletrónico e de leitura automática. Os operadores independentes devem ter acesso aos serviços de diagnóstico à distância utilizados pelos fabricantes, pelos concessionários e pelas as oficinas de reparação autorizados.

▼B

Os fabricantes disponibilizam um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir que as oficinas de reparação independentes realizem operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança dos veículos.

2. Enquanto a Comissão não tiver adotado uma norma apropriada através dos trabalhos do Comité Europeu de Normalização (CEN) ou de um organismo de normalização comparável, as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos são apresentadas de forma facilmente acessível, que possa ser tratada mediante um esforço razoável pelos operadores independentes.

As informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e manutenção de veículos são disponibilizadas nos sítios Web dos fabricantes num formato normalizado ou, se tal não for possível devido à natureza das informações em causa, noutro formato adequado. As informações são também fornecidas aos operadores independentes, com exceção das oficinas de reparação, num formato de leitura automática que possa ser tratado eletronicamente através de ferramentas informáticas e de um suporte lógico (*software*) normalmente disponíveis, e que permita que os operadores independentes executem as tarefas associadas à sua atividade na cadeia de abastecimento do mercado pós-venda.

3. Contudo, nos seguintes casos, basta que o fabricante disponibilize as informações solicitadas rapidamente e de um modo facilmente acessível, quando um operador independente o solicite:

a) No caso dos modelos de veículos abrangidos por uma homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries, referida no artigo 42.º;

b) No caso dos veículos para fins especiais;

c) No caso dos modelos de veículos das categorias O_1 e O_2 que não utilizem ferramentas de diagnóstico ou uma comunicação física ou sem fios com as unidades de controlo eletrónico a bordo para efeitos de diagnóstico ou reprogramação dos seus veículos;

d) Na fase final da homologação num procedimento de homologação em várias fases, em que a fase final só abranja carroçaria que não contenha sistemas de controlo eletrónico do veículo e em que todos os sistemas eletrónicos de controlo do veículo permaneçam inalterados.

4. O anexo X contém os pormenores dos requisitos técnicos para o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, em especial as especificações técnicas sobre o modo como essas informações devem ser fornecidas.

5. Os fabricantes disponibilizam igualmente aos operadores independentes e aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados documentação em matéria de formação.

6. Os fabricantes asseguram que as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos estejam sempre disponíveis, salvo por razões relacionadas com a manutenção do sistema de informação.

▼B

Os fabricantes disponibilizam as alterações e os aditamentos subsequentes das informações do sistema OBD do veículo e das informações relativas à reparação e à manutenção de veículos nos seus sítios Web, e disponibilizam-nas em simultâneo às oficinas de reparação autorizadas.

7. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios e de ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio compatíveis com os sistemas OBD, os fabricantes comunicam as informações relevantes do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos de forma não discriminatória a todos os fabricantes e a todas as oficinas de reparação de componentes, de ferramentas de diagnóstico ou de equipamentos de ensaio interessados.

8. Para efeitos de conceção, fabrico e reparação de equipamentos para veículos movidos a combustíveis alternativos, os fabricantes prestam as informações relevantes do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos de forma não discriminatória a todos os fabricantes, instaladores e oficinas de reparação de equipamentos para veículos movidos a combustíveis alternativos interessados.

9. Caso os registos de reparação e de manutenção de um veículo sejam mantidos numa base de dados central do fabricante, ou em seu nome, as oficinas de reparação independentes devem ter acesso gratuito a esses registos e devem poder introduzir informações sobre os trabalhos de reparação e de manutenção que tenham executado.

10. O presente capítulo não é aplicável aos veículos abrangidos por homologações de veículos individuais.

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo X a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar ou de evitar utilizações abusivas, atualizando os requisitos de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, inclusive sobre as atividades de reparação e manutenção apoiadas por redes de área alargada sem fios, e adotando e integrando as normas referidas no n.º 2 do presente artigo. A Comissão tem em conta as atuais tecnologias da informação, a evolução previsível das tecnologias automóveis, as normas ISO existentes e a possibilidade de estabelecer uma norma ISO a nível mundial.

Artigo 62.º

Obrigações respeitantes aos titulares de várias homologações

1. O fabricante responsável pela homologação de um sistema, de um componente ou de uma unidade técnica, ou por uma determinada fase de um veículo, deve comunicar ao fabricante final e aos operadores independentes, no caso de homologações mistas, multifaseadas ou em várias fases, as informações relativas à reparação e à manutenção do sistema, do componente ou da unidade técnica específicos, ou à fase específica.

▼B

2. No caso de uma homologação em várias fases, o fabricante final deve facultar o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, no que respeita à sua fase ou fases de fabrico e à ligação à fase ou fases anteriores.

Artigo 63.º

Taxas de acesso às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos

1. Os fabricantes podem cobrar taxas razoáveis e proporcionadas pelo acesso às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos que não constem dos registos referidos no artigo 61.º, n.º 10. Essas taxas não podem desencorajar o acesso a essas informações por não terem em conta a medida em que os operadores independentes as utilizam. O acesso às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos é fornecido gratuitamente às autoridades nacionais, à Comissão e aos serviços técnicos.

2. Os fabricantes disponibilizam as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, incluindo serviços transacionais como a reprogramação ou a prestação de assistência técnica, numa base horária, diária, mensal e anual, mediante comissões variáveis em função dos períodos durante os quais o acesso a essas informações é concedido.

Para além do acesso baseado no tempo, os fabricantes podem propor um acesso baseado nas transações, em que são cobradas taxas por transação, e não por períodos de acesso.

Se os fabricantes oferecerem ambos os sistemas de acesso, as oficinas de reparação independentes podem escolher um sistema de acesso baseado no tempo ou nas transações.

Artigo 64.º

Prova de cumprimento das obrigações respeitantes às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos

1. O fabricante que tenha solicitado uma homologação UE ou uma homologação nacional apresenta à entidade homologadora prova do cumprimento do presente capítulo, no prazo de seis meses a contar da data da respetiva homologação.

2. Se a prova do cumprimento não for apresentada no prazo referido no n.º 1 do presente artigo, a entidade homologadora toma medidas adequadas nos termos do artigo 65.º.

Artigo 65.º

Cumprimento das obrigações respeitantes ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos

1. Uma entidade homologadora pode verificar em qualquer momento, por sua própria iniciativa, com base numa reclamação, ou com base numa avaliação efetuada por um serviço técnico, se um fabricante cumpre o disposto no presente capítulo e no certificado do fabricante respeitante ao

▼B

acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos a que se refere o anexo X, apêndice 1.

2. Caso uma entidade homologadora conclua que o fabricante não cumpriu as suas obrigações no que respeita ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, a entidade homologadora que concedeu a homologação em causa adota as medidas necessárias para corrigir a situação.

Essas medidas podem incluir a revogação ou a suspensão da homologação, a aplicação de coimas ou outras medidas adotadas nos termos do artigo 84.º.

3. Caso um operador independente ou uma associação profissional que represente operadores independentes apresente uma queixa à entidade homologadora sobre o incumprimento do presente capítulo pelo fabricante, a entidade homologadora realiza uma auditoria a fim de verificar o cumprimento pelo fabricante. A entidade homologadora solicita que a entidade homologadora que concedeu a homologação de veículos completos investigue a queixa e peça, subsequentemente, ao fabricante do veículo para fornecer provas de que o sistema que aplica está conforme com o presente regulamento. Os resultados dessa investigação devem ser comunicados à entidade homologadora nacional e ao operador independente, ou à associação profissional em causa, no prazo de três meses a contar da apresentação do pedido.

4. No âmbito dessa auditoria, a entidade homologadora pode solicitar a um serviço técnico ou a outro perito independente que proceda a uma avaliação para verificar se as obrigações relativas ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos foram cumpridas.

Artigo 66.º

Fórum de Acesso às Informações sobre Veículos

1. No que respeita ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, o Fórum de Acesso às Informações sobre Veículos, criado nos termos do artigo 13.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ([1]), abrange igualmente todos os veículos que se enquadrem no âmbito de aplicação do presente regulamento.

O Fórum de Acesso às Informações sobre Veículos exerce as suas atividades nos termos do anexo X do presente regulamento.

([1]) 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 (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

▼B

2. O Fórum de Acesso às Informações sobre Veículos pondera se o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos afeta os progressos realizados no domínio da redução do furto de veículos, e apresenta recomendações para reforçar os requisitos relacionados com o acesso a essas informações. Em especial, o Fórum de Acesso às Informações sobre Veículos presta aconselhamento à Comissão sobre a criação de um processo mediante o qual as entidades acreditadas aprovem e autorizem o acesso dos operadores independentes às informações relativas à segurança dos veículos.

A Comissão pode decidir que os debates e as conclusões do Fórum de Acesso às Informações sobre Veículos sejam confidenciais.

CAPÍTULO XV

AVALIAÇÃO, DESIGNAÇÃO, NOTIFICAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS

Artigo 67.º

Entidade homologadora responsável pelos serviços técnicos

1. A entidade homologadora designada pelo Estado-Membro nos termos do artigo 6.º, n.º 2 (a seguir designada como «entidade homologadora» para efeitos do presente capítulo), é responsável pela avaliação, pela designação, pela notificação e pela monitorização dos serviços técnicos, incluindo, se for caso disso, os seus subcontratantes e as suas filiais. A entidade homologadora pode decidir que a avaliação e a monitorização dos serviços técnicos e, se for caso disso, dos seus subcontratantes e das suas filiais, sejam efetuadas por um organismo nacional de acreditação.

2. As entidades homologadoras estão sujeitas à avaliação pelos pares relativamente a todas as atividades relacionadas com a avaliação e a monitorização dos serviços técnicos por si realizadas.

As avaliações pelos pares abrangem as avaliações da totalidade ou de parte das operações dos serviços técnicos realizadas pelas entidades homologadoras nos termos do artigo 73.º, n.º 4, incluindo a competência do pessoal, a correção da metodologia de ensaio e de inspeção e a exatidão dos resultados dos ensaios com base num âmbito preciso dos atos regulamentares enumerados no anexo II, parte I.

As atividades relacionadas com a avaliação e a monitorização dos serviços técnicos que digam apenas respeito a homologações nacionais individuais concedidas nos termos do artigo 45.º, ou a homologações nacionais de veículos produzidos em pequenas séries concedidas nos termos do artigo 42.º, estão isentas da avaliação pelos pares.

As avaliações dos serviços técnicos acreditados realizadas por entidades homologadoras estão isentas da avaliação pelos pares.

▼B

3. As entidades homologadoras não estão sujeitas à avaliação pelos pares caso designem todos os seus serviços técnicos exclusivamente com base na acreditação dos serviços técnicos.

4. A entidade homologadora não presta serviços de consultoria numa base comercial ou concorrencial.

5. A entidade homologadora dispõe de pessoal suficiente para exercer as funções previstas no presente regulamento.

6. Cada Estado-Membro presta à Comissão, ao Fórum e, mediante pedido, aos outros Estados-Membros informações sobre os seus procedimentos de avaliação, de designação, de notificação e de monitorização dos serviços técnicos, e sobre as alterações desses procedimentos.

A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam o modelo para a prestação de informações sobre os procedimentos dos Estados-Membros referida no primeiro parágrafo do presente número. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

7. As entidades homologadoras que estão sujeitas à avaliação pelos pares definem procedimentos para as auditorias internas em conformidade com o anexo III, apêndice 2. Essas auditorias internas são realizadas pelo menos uma vez por ano. No entanto, a frequência das auditorias internas pode ser reduzida se a entidade homologadora puder demonstrar que o seu sistema de gestão é aplicado de modo eficaz e tem uma estabilidade comprovada.

8. As avaliações das entidades homologadoras pelos pares são realizadas pelo menos uma vez de cinco em cinco anos por uma equipa de avaliação composta por duas entidades homologadoras de outros Estados-Membros.

A Comissão pode decidir participar na equipa de avaliação pelos pares com base numa análise de avaliação dos riscos.

A avaliação pelos pares é realizada sob a responsabilidade da entidade homologadora sujeita à avaliação, e inclui uma visita às instalações de um serviço técnico selecionado pela equipa de avaliação pelos pares.

As entidades homologadoras que não estão sujeitas a avaliações pelos pares nos termos do n.º 3 não são incluídas nas atividades relativas à equipa de avaliação pelos pares.

▼B

9. Tendo devidamente em conta as observações do Fórum, a Comissão pode adotar atos de execução que definam um plano para as avaliações pelos pares que abranja um período mínimo de cinco anos e que estabeleçam critérios referentes à composição da equipa de avaliação pelos pares, à metodologia utilizada para a avaliação pelos pares, ao calendário, à periodicidade e a outras atividades relacionadas com a avaliação pelos pares. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

10. Os resultados das avaliações pelos pares são examinados pelo Fórum. A Comissão elabora e publica um resumo dos resultados das avaliações pelos pares.

Artigo 68.º

Designação dos serviços técnicos

1. As entidades homologadoras designam serviços técnicos para uma ou mais das seguintes categorias de atividades, em função do seu domínio de competência:

a) Categoria A: os ensaios referidos no presente regulamento e nos atos regulamentares enumerados no anexo II que os serviços técnicos efetuam nas suas próprias instalações;

b) Categoria B: a supervisão dos ensaios referidos no presente regulamento e nos atos regulamentares enumerados no anexo II, incluindo a sua preparação, caso esses ensaios sejam realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de terceiros;

c) Categoria C: a avaliação e a monitorização periódicas dos procedimentos do fabricante para controlar a conformidade da produção;

d) Categoria D: a supervisão ou a realização de ensaios ou inspeções para fiscalizar a conformidade da produção.

2. Cada Estado-Membro pode designar uma entidade homologadora como serviço técnico para uma ou mais das categorias de atividades referidas no n.º 1.

3. Os serviços técnicos são constituídos nos termos do direito de um Estado-Membro e são dotados de personalidade jurídica, com exceção dos serviços técnicos pertencentes a uma entidade homologadora e dos serviços técnicos internos acreditados do fabricante, referidos no artigo 72.º.

4. O serviço técnico subscreve um seguro de responsabilidade civil que cubra as suas atividades, salvo se essa responsabilidade for coberta pelo seu Estado-Membro de acordo com o direito nacional, ou se o próprio Estado-Membro for diretamente responsável pelas avaliações de conformidade.

▼B

5. Os serviços técnicos de um país terceiro, com exceção dos designados nos termos do artigo 72.º, só podem ser designados e notificados à Comissão para efeitos do artigo 74.º se um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa previr a possibilidade de designar esses serviços técnicos. Este facto não impede que um serviço técnico criado ao abrigo do direito de um Estado-Membro, nos termos do n.º 3 do presente artigo, estabeleça filiais em países terceiros, desde que essas filiais sejam diretamente geridas e controladas pelo serviço técnico designado.

Artigo 69.º

Independência dos serviços técnicos

1. O serviço técnico, incluindo o seu pessoal, é independente e exerce as atividades para as quais foi designado com a maior integridade profissional e com a competência técnica requerida no seu domínio específico, e não está sujeito a pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de avaliação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas com interesses nos resultados dessas atividades.

2. O serviço técnico é uma entidade ou um organismo terceiro que não está envolvido no processo de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avalia, submete a ensaios ou inspeciona.

Pode considerar-se que preenche os requisitos do primeiro parágrafo uma entidade ou um organismo pertencente a uma organização empresarial ou a uma associação profissional representativas de empresas envolvidas na conceção, no fabrico, no fornecimento ou na manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que essa entidade ou organismo avalia, submete a ensaios ou inspeciona, desde que demonstre à entidade homologadora do Estado-Membro em causa a sua independência e a inexistência de conflitos de interesse.

3. O serviço técnico, incluindo os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de exercer as atividades para as quais foi designado nos termos do artigo 68.º, n.º 1, não pode conceber, fabricar, fornecer nem proceder à manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avalia, nem representar partes envolvidas nessas atividades. Tal não impede a utilização dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas necessários para o funcionamento do serviço técnico, nem a utilização desses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas para fins pessoais.

4. O serviço técnico assegura que as atividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afetem a confidencialidade, a objetividade ou a imparcialidade das categorias de atividades para as quais foi designado.

▼B

5. O pessoal de um serviço técnico está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtenha no exercício das suas funções ao abrigo do presente regulamento, exceto em relação à entidade homologadora e, quando pertinente, ao organismo nacional de acreditação, ou em caso de disposição em contrário no direito da União ou no direito nacional.

Artigo 70.º

Competência dos serviços técnicos

1. O serviço técnico tem capacidade para exercer todas as atividades para as quais pretende ser designado nos termos do artigo 68.º, n.º 1. O serviço técnico demonstra à entidade homologadora ou ao organismo nacional de acreditação que o avalia ou monitoriza que preenche cumulativamente as seguintes condições:

a) O seu pessoal tem as competências apropriadas, os conhecimentos técnicos específicos, a formação profissional e experiência suficiente e adequada para exercer as atividades para as quais pretende ser designado;

b) Dispõe de descrições dos procedimentos relevantes para o exercício das atividades para as quais pretende ser designado, tendo devidamente em conta o grau de complexidade da tecnologia do veículo, do sistema, do componente ou da unidade técnica em causa, bem como a natureza do processo de produção (fabrico em massa ou em série). O serviço técnico demonstra a transparência e a reprodutibilidade desses procedimentos;

c) Tem os meios necessários para executar as tarefas relacionadas com a categoria ou categorias de atividades para as quais pretende ser designado, e dispõe de acesso a todo o equipamento necessário e a todas as instalações necessárias.

2. O serviço técnico demonstra também que possui as competências apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e experiência comprovada para efetuar os ensaios e as inspeções destinados a avaliar a conformidade dos veículos, dos sistemas, dos componentes e das unidades técnicas com o presente regulamento, e a sua conformidade com as normas enumeradas no anexo III, apêndice 1. No entanto, as normas enumeradas no anexo III, apêndice 1, não são aplicáveis para efeitos da última fase de um procedimento nacional em várias fases, referido no artigo 47.º, n.º 1.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que alterem o anexo III no que se refere aos requisitos para a avaliação dos serviços técnicos.

Artigo 71.º

Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos podem subcontratar, com o acordo da entidade homologadora com poderes de designação, algumas das categorias de atividades para as quais foram designados nos termos do artigo 68.º, n.º 1, ou incumbir uma filial da realização dessas de atividades.

▼B

2. Caso um serviço técnico subcontrate tarefas específicas no âmbito das categorias de atividades para as quais foi designado ou recorra a uma filial para executar essas tarefas, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos previstos nos artigos 68.º, 69.º e 70.º e informar desse facto a entidade homologadora.

3. Os serviços técnicos assumem plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratantes ou pelas suas filiais, independentemente do seu local de estabelecimento.

4. Os serviços técnicos mantêm à disposição da entidade homologadora com poderes de designação os documentos pertinentes relativos à avaliação efetuada pela entidade homologadora ou à acreditação realizada pelo organismo nacional de acreditação do subcontratante ou da filial, e às tarefas por si executadas.

Artigo 72.º

Serviço técnico interno do fabricante

1. O serviço técnico interno de um fabricante pode ser designado como serviço técnico para atividades da categoria A, referidas no artigo 68.º, n.º 1, alínea a), e exclusivamente no que diz respeito aos atos regulamentares enumerados no anexo VII. Um serviço técnico interno constitui uma entidade separada e distinta da empresa do fabricante e não está envolvido na conceção, no fabrico, no fornecimento ou na manutenção dos veículos, dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas que avalia.

2. Um serviço técnico interno referido no n.º 1 cumpre os seguintes requisitos:

a) O serviço técnico interno foi acreditado por um organismo nacional de acreditação e cumpre os requisitos estabelecidos no anexo III, apêndices 1 e 2;

b) O serviço técnico interno, incluindo o seu pessoal, constitui uma estrutura identificável no plano organizativo, dispõe, no seio da empresa do fabricante de que faz parte, de métodos de apresentação de relatórios que assegurem a sua imparcialidade, e comprova essa imparcialidade junto da entidade homologadora e do organismo nacional de acreditação competentes;

c) O serviço técnico interno, incluindo o seu pessoal, não exerce atividades suscetíveis de entrar em conflito com a sua independência ou com a sua integridade para realizar as atividades para as quais foi designado;

d) O serviço técnico interno presta os seus serviços exclusivamente à empresa do fabricante de que faz parte.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que alterem o anexo VII a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, atualizando a lista de atos regulamentares e de restrições nele contida.

Artigo 73.º

Avaliação e designação dos serviços técnicos

1. O serviço técnico candidato apresenta uma candidatura formal à entidade homologadora do Estado-Membro no qual solicita a designação nos termos do anexo III, apêndice 2, parte 4. A candidatura especifica as categorias de atividades para as quais o serviço técnico pretende ser designado.

▼B

2. Antes de designar um serviço técnico, a entidade homologadora ou o organismo nacional de acreditação avalia-o em função de uma lista de controlo da avaliação que deve abranger, pelo menos, os requisitos referidos no anexo III, apêndice 2. A avaliação inclui uma avaliação in loco nas instalações do serviço técnico candidato e, se pertinente, das filiais ou dos subcontratantes, quer se situem dentro ou fora da União.

3. Nos casos em que a avaliação é realizada pelo organismo nacional de acreditação, o serviço técnico candidato entrega à entidade homologadora um certificado de acreditação válido e o relatório de avaliação correspondente, que comprove que preenche os requisitos estabelecidos no anexo III, apêndice 2, relativamente às categorias de atividades para as quais pretende ser designado.

4. Nos casos em que a avaliação é realizada pela entidade homologadora, a entidade homologadora do Estado-Membro a que o serviço técnico candidato solicitou a designação nomeia formalmente uma equipa de avaliação conjunta, constituída por representantes das entidades homologadoras de pelo menos outros dois Estados-Membros e por um representante da Comissão.

Caso o serviço técnico pretenda ser designado num Estado-Membro diferente daquele em que está estabelecido, um dos representantes da equipa de avaliação conjunta deve pertencer à entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido, salvo se essa entidade homologadora decidir não participar na equipa de avaliação conjunta.

A equipa de avaliação conjunta participa na avaliação do serviço técnico candidato, incluindo a avaliação in loco. A entidade homologadora com poderes de designação do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato solicitou a designação presta à equipa de avaliação conjunta toda a assistência necessária e faculta-lhe, em tempo útil, o acesso à documentação necessária para avaliar o serviço técnico candidato.

5. Nos casos em que a avaliação é realizada pela entidade homologadora que designa serviços técnicos que pretendem efetuar ensaios exclusivamente para a homologação nacional de veículos individuais nos termos do artigo 45.º, a entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato solicitou a designação fica isenta da obrigação de nomear uma equipa de avaliação conjunta. Os serviços técnicos que apenas verificam a montagem correta de componentes das categorias O_1 e O_2 ficam igualmente isentos da obrigação de avaliação.

6. Caso o serviço técnico tenha solicitado a designação a uma ou várias entidades homologadoras de Estados-Membros diferentes daquele em que está estabelecido nos termos do artigo 74.º, n.º 2, a avaliação é realizada apenas uma vez, desde que abranja a totalidade do âmbito da designação do serviço técnico.

7. A equipa de avaliação conjunta apresenta as suas conclusões sobre a não conformidade do serviço técnico candidato com os requisitos estabelecidos nos artigos 68.º a 72.º, nos artigos 80.º e 81.º e no anexo III, apêndice 2, durante o processo de avaliação. Essas conclusões são debatidas na equipa de avaliação conjunta.

▼B

8. Após a avaliação in loco, a equipa de avaliação conjunta apresenta um relatório que deve indicar em que medida o serviço técnico candidato cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 68.º a 72.º, nos artigos 80.º e 81.º e no anexo III, apêndice 2.

9. O relatório referido no n.º 8 deve conter um resumo de todas as não conformidades detetadas, juntamente com uma recomendação sobre a possibilidade de o candidato ser designado, ou não, como serviço técnico.

10. A entidade homologadora notifica à Comissão os nomes e os conhecimentos técnicos especializados dos seus representantes que deverão participar em cada equipa de avaliação conjunta.

11. A entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato solicitou a designação envia o relatório sobre os resultados da avaliação efetuada nos termos do anexo III, apêndice 2, à Comissão e, mediante pedido, às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros. Esse relatório deve incluir provas documentais da competência do serviço técnico e das disposições tomadas pela entidade homologadora para monitorizar regularmente o serviço técnico.

12. As entidades homologadoras dos outros Estados-Membros e a Comissão podem examinar o relatório de avaliação e as provas documentais, colocar questões, suscitar dúvidas e solicitar provas documentais complementares no prazo de um mês a contar da data de receção do relatório de avaliação e das provas documentais.

13. A entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato solicitou a designação responde às questões, às dúvidas e aos pedidos de provas documentais complementares no prazo de quatro semanas a contar da data da sua receção.

14. No prazo de quatro semanas a contar da receção da resposta a que se refere o n.º 13, as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros ou a Comissão podem dirigir recomendações, individualmente ou em conjunto, à entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato solicitou a designação. Ao tomar a decisão sobre a designação do serviço técnico, a referida entidade homologadora tem em conta essas recomendações. Caso a entidade homologadora decida não seguir as recomendações que lhe foram dirigidas pelos outros Estados-Membros ou pela Comissão, justifica os motivos da sua decisão no prazo de duas semanas após tê-la tomado.

15. A validade da designação dos serviços técnicos é limitada a cinco anos.

16. A entidade homologadora que pretende ser designada como serviço técnico nos termos do artigo 68.º, n.º 2, documenta a conformidade com o presente regulamento mediante uma avaliação efetuada por auditores independentes. Esses auditores podem pertencer à mesma entidade, desde que sejam geridos de forma autónoma em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada e que cumpram os requisitos estabelecidos no anexo III, apêndice 2.

▼B

Artigo 74.º

Notificação da designação dos serviços técnicos à Comissão

1. As entidades homologadoras notificam à Comissão o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, os responsáveis e a categoria de atividades de cada serviço técnico que designaram. A notificação especifica claramente o âmbito da designação, as atividades e os procedimentos de avaliação da conformidade, o modelo dos veículos e o tipo de sistemas, componentes e unidades técnicas, e os elementos enumerados no anexo II para os quais os serviços técnicos foram designados, bem como os subcontratantes ou as filiais dos serviços técnicos, e as alterações subsequentes desses elementos.

Essa notificação é efetuada antes de o serviço técnico designado em causa realizar qualquer atividade referida no artigo 68.º, n.º 1.

2. Um serviço técnico pode ser designado por uma ou mais entidades homologadoras de Estados-Membros diferentes daquele em que está estabelecido, desde que a totalidade do âmbito da designação pela entidade homologadora seja abrangida por uma acreditação emitida nos termos do artigo 73, n.º 3, ou por uma avaliação realizada nos termos do artigo 73, n.º 4.

3. A Comissão publica e mantém atualizada no seu sítio Web uma lista com os dados de contacto dos serviços técnicos designados, dos seus subcontratantes e das suas filiais que lhe tenham sido notificados nos termos do presente artigo.

Artigo 75.º

Alteração e renovação das designações dos serviços técnicos

1. Caso a entidade homologadora tenha determinado que um serviço técnico deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, ou tenha sido informada desse facto, restringe, suspende ou revoga, consoante o caso, a designação, em função da gravidade do incumprimento desses requisitos.

A entidade homologadora notifica de imediato a Comissão e as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros da restrição, da suspensão ou da revogação de uma designação.

A Comissão atualiza a lista referida no artigo 74.º, n.º 3.

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação de uma designação, ou caso o serviço técnico tenha cessado a sua atividade, a entidade homologadora mantém os dossiês desse serviço técnico à disposição das entidades homologadoras ou das autoridades de fiscalização do mercado, ou transfere esses dossiês para outro serviço técnico escolhido pelo fabricante, em acordo com o referido serviço técnico.

▼B

3. No prazo de três meses a contar da notificação referida no n.º 1, segundo parágrafo, a entidade homologadora avalia se a não conformidade do serviço técnico tem impacto nos certificados de homologação UE emitidos com base na inspeção e nos relatórios de ensaio emitidos pelo serviço técnico cuja designação é objeto de alteração, e informa do facto as outras entidades homologadoras e a Comissão.

No prazo de dois meses após ter comunicado as alterações da designação, a entidade homologadora apresenta à Comissão e às outras entidades homologadoras um relatório com as suas conclusões sobre a não conformidade. Caso tal necessário para garantir a segurança dos veículos, dos sistemas, dos componentes ou das unidades técnicas já colocados no mercado, a entidade homologadora com poderes de designação incumbe as entidades homologadoras em causa de suspender ou de revogar, num prazo razoável, os certificados de homologação UE emitidos indevidamente.

4. Caso a designação de serviços técnicos tenha sido restringida, suspensa ou revogada, os certificados de homologação UE emitidos com base na inspeção e nos relatórios de ensaio emitidos por esses serviços técnicos mantêm-se válidos, salvo se as homologações em causa tiverem caducado nos termos do artigo 35.º, n.º 2, alínea f).

5. As extensões do âmbito da designação do serviço técnico que levem à designação de uma categoria adicional das atividades referidas no artigo 68.º, n.º 1, são avaliadas pelo procedimento estabelecido no artigo 73.º.

Só podem ser previstas extensões do âmbito da designação do serviço técnico para os atos regulamentares enumerados no anexo II, pelos procedimentos estabelecidos no anexo III, apêndice 2, e sob reserva da notificação referida no artigo 74.º.

6. A designação de um serviço técnico só é renovada após a entidade homologadora ter verificado se o serviço técnico continua a cumprir os requisitos do presente regulamento. Essa avaliação é efetuada pelo procedimento estabelecido no artigo 73.º.

Artigo 76.º

Monitorização dos serviços técnicos

1. A entidade homologadora com poderes de designação monitoriza continuamente os serviços técnicos, para garantir o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 68.º a 72.º, nos artigos 80.º e 81.º e no anexo III, apêndice 2.

O primeiro parágrafo do presente número não se aplica às atividades dos serviços técnicos que são monitorizadas por organismos de acreditação nos termos do artigo 67.º, n.º 1, para efeitos da garantia do cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 68.º a 72.º, nos artigos 80.º e 81.º e no anexo III, apêndice 2.

▼B

Os serviços técnicos fornecem, a pedido, todas as informações e a documentação necessárias para permitir que a entidade homologadora com poderes de designação ou o organismo nacional de acreditação verifiquem o cumprimento desses requisitos.

Os serviços técnicos informam, sem demora, a entidade homologadora com poderes de designação ou o organismo nacional de acreditação das alterações, em especial no que diz respeito ao seu pessoal, a instalações, a filiais ou a subcontratantes, que possam afetar o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 68.º a 72.º, nos artigos 80.º e 81.º e no anexo III, apêndice 2, ou a sua capacidade para exercer as atividades de avaliação da conformidade relacionadas com os veículos, os sistemas, os componentes e as unidades técnicas para as quais foram designados.

2. Os serviços técnicos respondem sem demora aos pedidos apresentados pela entidade homologadora ou pela Comissão relativos às avaliações da conformidade que tenham efetuado.

3. A entidade homologadora com poderes de designação assegura que o serviço técnico cumpre a obrigação estabelecida no n.º 2 do presente artigo, salvo se existirem motivos legítimos para não o fazer.

Caso essa entidade homologadora reconheça um motivo legítimo, informa a Comissão desse facto.

A Comissão consulta sem demora os Estados-Membros. Com base nessa consulta, a Comissão adota atos de execução para decidir se o motivo legítimo é ou não justificado. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

O serviço técnico e a entidade homologadora com poderes de designação podem solicitar que as informações transmitidas à entidade homologadora de outro Estado-Membro ou à Comissão sejam tratadas de forma confidencial.

4. Pelo menos de 30 em 30 meses, a entidade homologadora com poderes de designação avalia se cada serviço técnico sob a sua responsabilidade continua a cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 68.º a 72.º, nos artigos 80.º e 81.º e no anexo III, apêndice 2. Essa avaliação inclui uma avaliação in loco de cada serviço técnico sob a sua responsabilidade.

No prazo de dois meses a contar da conclusão da avaliação do serviço técnico, cada Estado-Membro apresenta um relatório à Comissão e aos outros Estados-Membros sobre suas atividades de monitorização. Esses relatórios incluem uma síntese da avaliação, que é posta à disposição do público.

Artigo 77.º

Contestação da competência dos serviços técnicos

1. A Comissão investiga, em cooperação com a entidade homologadora do Estado-Membro em causa, todos os casos em que lhe tenham sido comunicadas dúvidas quanto à competência de um serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por um serviço técnico dos requisitos e das responsabilidades que lhe incumbem nos termos do presente regulamento. A Comissão pode também dar início a essas investigações por sua própria iniciativa.

▼B

A Comissão investiga a responsabilidade do serviço técnico caso se demonstre, ou caso existam motivos justificados para considerar, que uma homologação foi concedida com base em dados falsos, que os resultados dos ensaios foram falsificados, ou que não foram divulgados dados ou especificações técnicas que teriam conduzido à recusa da concessão da homologação.

2. No âmbito da investigação referida no n.º 1, a Comissão consulta a entidade homologadora com poderes de designação. Essa entidade homologadora presta à Comissão, a pedido desta, todas as informações relevantes relacionadas com o desempenho e com o cumprimento dos requisitos de independência e de competência do serviço técnico em causa.

3. A Comissão assegura que todas as informações sensíveis obtidas durante as suas investigações sejam tratadas de forma confidencial.

4. Caso a Comissão conclua que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua designação, ou é responsável por uma das situações referidas no n.º 1, informa desse facto o Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação.

A Comissão solicita que esse Estado-Membro tome medidas restritivas, incluindo, se necessário, a restrição, a suspensão ou a revogação da designação.

Caso o Estado-Membro não tome as medidas restritivas necessárias, a Comissão pode adotar atos de execução para restringir, suspender ou revogar a designação do serviço técnico em causa. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2. A Comissão notifica o Estado-Membro em causa desses atos de execução e atualiza as informações publicadas referidas no artigo 74.º, n.º 3.

Artigo 78.º

Intercâmbio de informações sobre a avaliação, a designação e a monitorização dos serviços técnicos

1. As entidades homologadoras procedem a consultas recíprocas e consultam a Comissão sobre questões de interesse geral relativas à aplicação dos requisitos estabelecidos no presente regulamento no que se refere à avaliação, à designação e à monitorização dos serviços técnicos.

2. As entidades homologadoras comunicam entre si e à Comissão o modelo da lista de controlo da avaliação utilizado nos termos do artigo 73.º, n.º 2, até 5 de julho de 2020, e, subsequentemente, as adaptações dessa lista de controlo, até a Comissão adotar uma lista harmonizada de controlo da avaliação. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução a fim de estabelecer o modelo da lista harmonizada de controlo da avaliação. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 83.º, n.º 2.

▼B

3. Caso os relatórios de avaliação referidos no artigo 73.º, n.º 8, indiquem discrepâncias na prática geral das entidades homologadoras, os Estados-Membros ou a Comissão podem solicitar um intercâmbio de informações.

O intercâmbio de informações é coordenado pelo Fórum.

Artigo 79.º

Cooperação com os organismos nacionais de acreditação

1. Caso a designação de um serviço técnico se baseie na acreditação, na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008, o organismo nacional de acreditação e a entidade homologadora cooperam plenamente e procedem ao intercâmbio das informações pertinentes, em cumprimento do Regulamento (CE) n.º 765/2008, incluindo relatórios de incidentes e outras informações que digam respeito a questões sob controlo do serviço técnico, sempre que essas informações forem relevantes para a avaliação do desempenho do serviço técnico.

2. Os Estados-Membros garantem que a entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido mantenha o organismo nacional de acreditação responsável pela acreditação de um serviço técnico informado das conclusões pertinentes para a acreditação. O organismo nacional de acreditação informa a entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido das suas conclusões.

Artigo 80.º

Obrigações operacionais dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos exercem as atividades para as quais foram designados nos termos do artigo 68.º, n.º 1.

2. Os serviços técnicos devem, em todas as circunstâncias:

a) Autorizar a entidade homologadora com poderes de designação a assistir ao desempenho do serviço técnico durante os ensaios de homologação; e

b) Prestar à entidade homologadora com poderes de designação, a pedido desta, informações sobre as categorias de atividades para as quais foram designados.

3. Caso um serviço técnico conclua que um fabricante não cumpre os requisitos estabelecidos no presente regulamento, comunica esse incumprimento à entidade homologadora para que esta solicite que o fabricante tome as medidas corretivas adequadas. Caso as medidas corretivas adequadas não tenham sido tomadas, a entidade homologadora recusa a emissão de um certificado de homologação.

Artigo 81.º

Obrigações de informação dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos informam a entidade homologadora com poderes de designação de:

▼B

a) Todos os casos de não conformidade detetados suscetíveis de implicar a recusa, a restrição, a suspensão ou a revogação de um certificado de homologação;

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

c) Todos os pedidos de informação sobre as suas atividades recebidos das autoridades de fiscalização do mercado.

2. A pedido da entidade homologadora com poderes de designação, os serviços técnicos prestam informações sobre as atividades realizadas no âmbito da sua designação e sobre todas as outras atividades que tenham realizado, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

CAPÍTULO XVI

PODERES DELEGADOS E COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO

Artigo 82.º

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 26.º, n.º 3, no artigo 30.º, n.º 8, no artigo 31.º, n.º 8, no artigo 41.º, n.º 5, no artigo 44.º, n.º 7, no artigo 55.º, n.ºs 3 e 4, no artigo 57.º, n.º 2, no artigo 61.º, n.º 11, no artigo 70.º, n.º 3, no artigo 72.º, n.º 3, e no artigo 85.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a partir de 4 de julho de 2018. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 4.º, n.º 2, o artigo 5.º, n.º 3, o artigo 26.º, n.º 3, o artigo 30.º, n.º 8, o artigo 31.º, n.º 8, o artigo 41.º, n.º 5, o artigo 44.º, n.º 7, o artigo 55.º, n.ºs 3 e 4, o artigo 57.º, n.º 2, o artigo 61.º, n.º 11, o artigo 70.º, n.º 3, o artigo 72.º, n.º 3, e o artigo 85.º, n.º 2, 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 a validade dos atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

▼B

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do artigo 5.º, n.º 3, do artigo 26.º, n.º 3, do artigo 30.º, n.º 8, do artigo 31.º, n.º 8, do artigo 41.º, n.º 5, do artigo 44.º, n.º 7, do artigo 55.º, n.ºs 3 e 4, do artigo 57.º, n.º 2, do artigo 61.º, n.º 11, do artigo 70.º, n.º 3, do artigo 72, n.º 3, e do artigo 85.º, n.º 2, só podem entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 83.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

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

CAPÍTULO XVII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 84.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação, pelos operadores económicos e pelos serviços técnicos, do disposto no presente regulamento, e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Em especial, essas sanções devem ser proporcionadas relativamente à gravidade da não conformidade e ao número de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes disponibilizados no mercado dos Estados-Membros em causa. Os Estados-Membros notificam a Comissão, até 1 de setembro de 2020, dessas regras e dessas medidas, e informam-na sem demora de todas as alterações ulteriores das mesmas.

2. Os tipos de infrações cometidas pelos operadores económicos e pelos serviços técnicos que estão sujeitas a sanções são, pelo menos, os seguintes:

a) A prestação de declarações falsas durante os procedimentos de homologação ou durante a aplicação de medidas corretivas ou restritivas nos termos do capítulo XI;

▼B

b) A falsificação dos resultados dos ensaios de homologação ou de fiscalização do mercado;

c) A omissão de dados ou de especificações técnicas suscetíveis de implicar a recolha de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, ou a recusa ou a revogação do certificado de homologação;

d) O incumprimento pelos serviços técnicos dos requisitos para a sua designação.

3. Para além dos tipos de infrações definidos no n.º 2, estão igualmente sujeitos a sanções os seguintes tipos de infrações cometidas pelos operadores económicos:

a) A recusa de facultar o acesso a informações; e

b) A disponibilização no mercado de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas sujeitos a homologação, mas que não a tenham obtido, ou a falsificação de documentos, de certificados de conformidade, de chapas regulamentares ou de marcas de homologação com esse propósito.

4. Os Estados-Membros apresentam anualmente à Comissão um relatório sobre as sanções aplicadas no ano anterior. Caso não tenham sido impostas sanções num determinado ano, os Estados-Membros não estão obrigados a informar a Comissão.

5. A Comissão elabora um relatório anual de síntese sobre as sanções impostas pelos Estados-Membros. Esse relatório pode incluir recomendações aos Estados-Membros e é submetido ao Fórum.

Artigo 85.º

Coimas em apoio das medidas corretivas e restritivas a nível da União

1. Quando a Comissão tomar decisões nos termos do artigo 53.º, pode aplicar coimas aos operadores económicos em causa pela não conformidade de um veículo, sistema, componente ou de uma unidade técnica com os requisitos do presente regulamento. As coimas previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Em especial, as coimas devem ser proporcionadas em relação ao número de veículos não conformes matriculados no mercado da União, ou ao número de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes disponibilizados no mercado da União.

As coimas aplicadas pela Comissão não são cumulativas com as sanções aplicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 84.º pela mesma infração. As coimas aplicadas pela Comissão não podem exceder 30 000 EUR por cada veículo, sistema, componente ou unidade técnica não conformes.

A Comissão não pode iniciar, reabrir ou dar seguimento a um procedimento nos termos do presente artigo contra um operador económico por uma infração ao presente regulamento pela qual o operador económico em causa já tenha sido sujeito a sanções ou declarado não responsável nos termos do artigo 84.º, por uma decisão anterior que já não possa ser impugnada.

▼B

2. Com base nos princípios definidos no n.º 3 do presente artigo, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 82.º que complementem o presente regulamento estabelecendo o procedimento e os métodos para calcular e cobrar as coimas referidas no n.º 1 do presente artigo.

3. Os atos delegados referidos no n.º 2 respeitam os seguintes princípios:

a) O procedimento da Comissão respeita o direito a uma boa administração, designadamente o direito a ser ouvido e o direito a ter acesso ao processo, respeitando simultaneamente os interesses legítimos de confidencialidade e de segredo comercial;

b) No cálculo da coima adequada, a Comissão orienta-se pelos princípios da eficácia, da proporcionalidade e da dissuasão, tendo em conta, se for caso disso, a gravidade e os efeitos da infração, a boa-fé do operador económico em causa e o seu grau de diligência e de cooperação, a reincidência, a frequência ou a duração da infração, bem como as sanções que já lhe tenham sido impostas anteriormente;

c) As coimas são cobradas sem demora injustificada, mediante a fixação de prazos para o pagamento e, se for caso disso, incluindo a possibilidade de escalonar os pagamentos em várias prestações e fases.

4. Os montantes das coimas são considerados receitas para o orçamento geral da União.

Artigo 86.º

Alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007

1. O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é alterado do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões de veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6)»;

2) No artigo 1.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. «O presente regulamento estabelece igualmente regras em matéria de conformidade em circulação, durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) dos veículos e medição do consumo de combustível.»;

3) No artigo 3.º, são suprimidos os pontos 14 e 15;

4) É suprimido o capítulo III;

5) No artigo 13.º, n.º 2, é suprimida a alínea e).

▼B

2. As remissões para as disposições suprimidas do Regulamento (CE) n.º 715/2007 entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo XI, ponto 1, do presente regulamento.

Artigo 87.º

Alteração do Regulamento (CE) n.º 595/2009

1. O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é alterado do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI), e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE»;

2) No artigo 1.º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O presente regulamento estabelece igualmente regras em matéria de conformidade dos veículos e motores em circulação, durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) dos veículos e medição do consumo de combustível e das emissões de CO_2.»;

3) No artigo 3.º, são suprimidos os pontos 11 e 13;

4) É suprimido o artigo 6.º;

5) No artigo 11.º, n.º 2, é suprimida a alínea e).

2. As remissões para as disposições suprimidas do Regulamento (CE) n.º 595/2009 entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo XI, ponto 2, do presente regulamento.

Artigo 88.º

Revogação da Diretiva 2007/46/CE

A Diretiva 2007/46/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de setembro de 2020.

As remissões para a Diretiva 2007/46/CE entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo XI, ponto 3, do presente regulamento.

Artigo 89.º

Disposições transitórias

1. O presente regulamento não invalida as homologações de veículos completos nem as homologações UE concedidas a veículos ou a sistemas, componentes ou unidades técnicas até 31 de agosto de 2020.

▼B

2. As entidades homologadoras concedem extensões e revisões da homologação de veículos completos e da homologação UE aos veículos, aos sistemas, aos componentes e às unidades técnicas referidos no n.º 1 do presente artigo, nos termos dos artigos 33.º e 34.

3. Os serviços técnicos designados antes de 4 de julho de 2018 ficam sujeitos à avaliação referida no artigo 73.º.

A designação dos serviços técnicos designados antes de 4 de julho de 2018 é renovada até 5 de julho de 2022, caso cumpram os requisitos aplicáveis estabelecidos no presente regulamento.

A validade da designação dos serviços técnicos designados antes de 4 de julho de 2018 expira em 5 de julho de 2022.

Artigo 90.º

Relatórios

1. Até 1 de setembro de 2025, os Estados-Membros informam a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação e de fiscalização do mercado estabelecidos no presente regulamento.

2. Até 1 de setembro de 2026, com base nas informações prestadas por força do n.º 1 do presente artigo, a Comissão apresenta um relatório de avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento, nomeadamente sobre o funcionamento da verificação da conformidade nos termos do artigo 9.º.

Artigo 91.º

Entrada em vigor e aplicação

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de setembro de 2020.

Todavia, a partir de 5 de julho de 2020, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE ou da homologação nacional a novos modelos de veículos, nem proibir a matrícula, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de novos veículos, caso os veículos em causa cumpram o disposto no presente regulamento, se um fabricante o solicitar.

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

▼B

LISTA DE ANEXOS

Anexo I	Definições gerais, critérios para a classificação de veículos em categorias, modelos de veículos e tipos de carroçaria
Apêndice 1:	Procedimento para verificar se um veículo pode ser classificado na categoria de veículo todo-o-terreno
Apêndice 2:	Algarismos utilizados para complementar os códigos a utilizar nos diversos tipos de carroçaria
Anexo II	Requisitos de homologação UE de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas
Parte I	Atos regulamentares para efeitos de homologação UE de veículos produzidos em séries ilimitadas
Apêndice 1:	Atos regulamentares para efeitos de homologação UE de veículos produzidos em pequenas séries nos termos do artigo 41.º
Apêndice 2:	Requisitos de homologação UE de veículos individuais nos termos do artigo 44.º
Parte II	Lista de regulamentos da ONU reconhecidos como alternativa às diretivas ou regulamentos referidos na parte I
Parte III	Lista dos atos regulamentares que estabelecem os requisitos de homologação UE dos veículos para fins especiais
Apêndice 1:	Autocaravanas, ambulâncias e carros funerários
Apêndice 2:	Veículos blindados
Apêndice 3:	Veículos acessíveis em cadeira de rodas
Apêndice 4:	Outros veículos para fins especiais (incluindo grupo especial, veículos transportadores de equipamento diverso e caravanas)
Apêndice 5:	Gruas móveis
Apêndice 6:	Veículos para transportar cargas excecionais
Anexo III	Procedimentos a adotar no processo de homologação UE
Apêndice 1:	Normas a respeitar pelos serviços técnicos referidos no artigo 68.º
Apêndice 2:	Procedimento de avaliação dos serviços técnicos
Anexo IV	Procedimentos relativos à conformidade da produção
Anexo V	Limites das pequenas séries e dos fins de série

▼B

Anexo VI	Lista das peças ou equipamentos suscetíveis de representar um risco grave para o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental, requisitos relativos ao desempenho dessas peças ou equipamentos, procedimentos de ensaio adequados e disposições relativas à marcação e à embalagem
Anexo VII	Atos regulamentares com base nos quais um fabricante pode ser designado como serviço técnico
Apêndice:	Designação de um serviço técnico interno de um fabricante como serviço técnico e subcontratação
Anexo VIII	Condições para a utilização de métodos de ensaio virtual por um fabricante ou serviço técnico
Apêndice 1:	Condições gerais para a utilização de métodos de ensaio virtual
Apêndice 2:	Condições específicas para a utilização de métodos de ensaio virtual
Apêndice 3:	Processo de validação
Anexo IX	Procedimentos a seguir durante o processo de homologação em várias fases
Apêndice:	Modelo da chapa adicional do fabricante
Anexo X	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos
Apêndice 1:	Certificado do fabricante respeitante ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos
Apêndice 2:	Informações do sistema OBD do veículo
Anexo XI	Tabela de correspondência

▼B

ANEXO I

DEFINIÇÕES GERAIS, CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS EM CATEGORIAS, MODELOS DE VEÍCULOS E TIPOS DE CARROÇARIA

INTRODUÇÃO

Definições e disposições gerais

1. Definições

1.1. «Lugar sentado», qualquer local capaz de acomodar uma pessoa sentada que seja, pelo menos, tão grande como:

a) O manequim de um homem adulto do percentil 50, no caso do condutor;

b) O manequim de uma mulher adulta do percentil 5, em todos os outros casos.

1.2. «Banco», uma estrutura completa com guarnições, que pode, ou não, ser parte integrante da estrutura do veículo, destinada a sentar um adulto.

Este termo abrange tanto bancos individuais como bancos corridos, bancos rebatíveis e bancos amovíveis.

1.3. «Mercadorias», principalmente os bens móveis.

Inclui produtos a granel, produtos industriais, líquidos, animais vivos, produtos agrícolas, cargas indivisíveis.

1.4. «Massa máxima», a «massa máxima em carga tecnicamente admissível».

2. Disposições gerais

2.1. Número de lugares sentados

2.1.1. Os requisitos respeitantes ao número de lugares sentados aplicam-se a bancos concebidos para utilização quando o veículo estiver a deslocar-se em estrada.

2.1.2. Não se aplicam aos bancos concebidos para utilização quando o veículo estiver imobilizado e claramente identificáveis pelos utilizadores através de um pictograma ou de um aviso que inclua um texto adequado.

2.1.3. Aplicam-se os seguintes requisitos na contagem dos lugares sentados:

a) Deve contar-se cada banco individual como um lugar sentado;

b) No caso de um banco corrido, deve contar-se qualquer espaço com uma largura mínima de 400 mm medida ao nível do assento do banco como um lugar sentado.

Esta condição não deve impedir o fabricante de utilizar as disposições gerais referidas em 1.1;

c) Todavia, não deve contar-se como um lugar sentado o espaço referido na alínea b), se:

i) o banco corrido tiver características que impeçam o manequim de se sentar numa postura natural — por exemplo, a presença de uma caixa de consola fixa, de uma zona não almofadada ou de uma guarnição interior que interrompe a superfície nominal do assento;

▼B

ii) a conceção do piso localizado imediatamente à frente de um presumível lugar sentado (por exemplo, a presença de um túnel) impedir os pés do manequim de se posicionarem naturalmente.

2.1.4. No que diz respeito aos veículos abrangidos pelos Regulamentos n.º 66 e n.º 107 da ONU, a dimensão referida no ponto 2.1.3, alínea b), deve ser alinhada com o espaço mínimo necessário a uma pessoa em relação a diversas classes de veículos.

2.1.5. Quando o veículo estiver equipado com fixações para bancos amovíveis, estes devem ser contados quando da determinação do número de lugares sentados.

2.1.6. Uma zona destinada a uma cadeira de rodas com ocupante deve ser considerada como um lugar sentado.

2.1.6.1. Esta disposição não prejudica os requisitos referidos nos n.os 3.6.1 e 3.7 do anexo 8 do Regulamento n.º 107 da ONU.

2.2. Massa máxima

2.2.1. No caso de uma unidade de tração para semirreboques, a massa máxima a considerar na classificação do veículo deve incluir a massa máxima do semirreboque suportada pelo prato de engate.

2.2.2. No caso de um veículo a motor capaz de rebocar um reboque de eixo central ou um reboque com lança rígida, a massa máxima a considerar na classificação do veículo a motor deve incluir a massa máxima transferida ao veículo trator pelo engate.

2.2.3. No caso de um semirreboque, de um reboque de eixo central ou de um reboque com lança rígida, a massa máxima a considerar na classificação do veículo deve corresponder à massa máxima transmitida ao solo pelas rodas de um eixo ou grupo de eixos, quando estiver atrelado ao veículo trator.

2.2.4. No caso de um reboque Dolly, a massa máxima a considerar na classificação do veículo deve incluir a massa máxima do semirreboque suportada pelo prato de engate.

2.3. Equipamento especial

2.3.1. Os veículos equipados principalmente com equipamento fixo, como máquinas ou aparelhos, devem considerar-se veículos das categorias N ou O.

2.4. Unidades

2.4.1. Salvo indicação em contrário, as unidades de medição e os símbolos associados devem ser conformes à Diretiva 80/181/CEE do Conselho ([1]).

3. Classificação de veículos em categorias

3.1. O fabricante é responsável pela classificação de um modelo de veículo numa categoria específica.

Para esse feito, devem respeitar-se todos os critérios pertinentes descritos no presente anexo.

([1]) Diretiva 80/181/CEE do Conselho, de 20 de dezembro de 1979, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às unidades de medida e que revoga a Diretiva 71/354/CEE (JO L 39 de 15.2.1980, p. 40).

▼B

3.2. A entidade homologadora pode solicitar ao fabricante informações suplementares adequadas, a fim de demonstrar que um modelo de veículo deve ser classificado como veículo para fins especiais no grupo especial («Código SG»).

PARTE A

Critérios para a classificação de veículos em categorias

1. Categorias de veículos

Para efeitos da homologação UE e da homologação nacional, incluindo a homologação de veículos individuais, os veículos devem ser classificados em categorias de acordo com a classificação prevista no artigo 4.º.

A homologação só pode ser concedida às categorias referidas no artigo 4.º, n.º 1.

2. Subcategorias de veículos

2.1. Veículos todo-o-terreno

«Veículo todo-o-terreno (TT)», um veículo que pertence à categoria M ou à N, dotado de características técnicas específicas que permitem a sua utilização fora das estradas normais.

Nestas categorias de veículos, deve acrescentar-se a letra «G», como sufixo, à letra e ao numeral que identificam a categoria do veículo.

Os critérios para a classificação de veículos na subcategoria «TT» encontram-se especificados no ponto 4, da presente parte.

2.2. Veículos para fins especiais (VFE)

2.2.1. No caso de veículos incompletos a classificar na subcategoria VFE, deve acrescentar-se a letra «S», como sufixo, à letra e ao numeral que identificam a categoria do veículo.

Os diversos modelos de veículos para fins especiais estão definidos e enumerados no ponto 5.

2.3. Veículos todo-o-terreno para fins especiais

2.3.1. «Veículo todo-o-terreno para fins especiais (TT-VFE)», um veículo que pertence quer à categoria M quer à N, dotado das características técnicas específicas referidas nos pontos 2.1 e 2.2.

Nestas categorias de veículos, deve acrescentar-se a letra «G», como sufixo, à letra e ao numeral que identificam a categoria do veículo.

No caso de veículos incompletos a classificar na subcategoria VFE, deve acrescentar-se também a letra «S», como segundo sufixo.

3. Critérios para a classificação de veículos na categoria N

3.1. A classificação de um modelo de veículo na categoria N deve basear-se nas características técnicas do veículo referidas nos pontos 3.2 a 3.6.

3.2. Por uma questão de princípio, os compartimentos em que se localizam todos os lugares sentados devem estar totalmente separados da zona de carga.

▼B

3.3. Em derrogação dos requisitos do ponto 3.2, podem transportar-se pessoas e mercadorias no mesmo compartimento se a zona de carga dispuser de dispositivos de fixação concebidos para proteger as pessoas transportadas contra a deslocação da carga durante a condução, incluindo nas travagens fortes e nas curvas.

3.4. Os dispositivos de fixação — dispositivos de amarração — destinados a fixar a carga nas condições indicadas em 3.3, bem como os sistemas de separação, destinados a veículos com, no máximo, 7,5 toneladas, devem ser concebidos em conformidade com o disposto nos pontos 3 e 4 da norma internacional ISO 27956:2009, «Road vehicles — Securing of cargo in delivery vans — Requirements and test methods» (Veículos rodoviários — imobilização da carga em carrinhas de distribuição — requisitos e métodos de ensaios).

3.4.1. Os requisitos constantes do ponto 3.4 podem ser verificados por declaração de conformidade fornecida pelo fabricante.

3.4.2. Em alternativa aos requisitos do ponto 3.4, o fabricante pode demonstrar, a contento da entidade homologadora, que os dispositivos de fixação montados demonstram um nível de proteção equivalente ao providenciado na norma referida.

3.5. O número de lugares sentados, excluindo o do condutor, não deve ser superior a:

a) 6, no caso dos veículos N_1;

b) 8, no caso dos veículos N_2 ou N_3;

3.6. Os veículos devem demonstrar uma capacidade de transporte de mercadorias igual ou superior à capacidade de transporte de pessoas expressa em kg.

3.6.1. Para esse efeito, é necessário satisfazer as seguintes equações em todas as configurações, em especial quando todos os lugares sentados estiverem ocupados:

a) Se $N = 0$:

$P - M \geq 100$ kg

b) Se $0 < N \leq 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq 150$ kg;

c) Se $N > 2$

$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$;

tendo as letras o significado seguinte:

«P» é a massa máxima em carga tecnicamente admissível;

«M» é a massa em ordem de marcha;

«N» é o número de lugares sentados, excluindo o do condutor.

3.6.2. Em «M», deve incluir-se a massa do equipamento montado no veículo para guardar as mercadorias (p. ex., tanque, carroçaria, etc.), manusear as mercadorias (p. ex., grua, elevador, etc.) e para imobilizar as mercadorias (p. ex., dispositivos de fixação da carga).

▼B

3.6.3. A massa de equipamento que não for utilizado para os fins referidos no ponto 3.6.2 (como compressores, guinchos, geradores elétricos, equipamento de radiodifusão, etc.) não deve ser incluída em «M» para efeitos de aplicação das fórmulas indicadas no ponto 3.6.1.

3.7. Os requisitos constantes dos pontos 3.2 a 3.6 devem ser cumpridos por todas as variantes e versões de cada modelo de veículo.

3.8. Critérios para a classificação de veículos na categoria N_1.

3.8.1. Um veículo é classificado na categoria N_1 quando cumprir todos os critérios aplicáveis.

Caso não cumpra pelo menos um dos critérios, o veículo é classificado na categoria M_1.

3.8.2. Para além dos critérios gerais referidos nos pontos 3.2 a 3.6, devem cumprir-se os critérios especificados no presente ponto quando se classificarem veículos nos quais o compartimento em que se localiza o condutor e a carga se situarem numa só unidade (ou seja, uma carroçaria «BB»).

3.8.2.1. O facto de estar montada uma parede ou separador, completo ou parcial, entre a fila de bancos e a zona da carga não exclui a obrigação de cumprimento dos critérios exigidos.

3.8.2.2. Os critérios são os seguintes:

a) O carregamento das mercadorias deve ser possível através de uma porta traseira, um taipal traseiro ou uma porta lateral concebidos e construídos para o efeito;

b) No caso de uma porta ou taipal traseiros, a abertura de carregamento deve respeitar os seguintes requisitos:

i) no caso de o veículo apenas ser equipado com uma fila de bancos ou com o banco do condutor, a altura mínima da abertura de carga deve ser de pelo menos 600 mm,

ii) no caso de o veículo ser equipado com duas ou mais filas de bancos, a altura mínima da abertura de carga deve ser de 800 mm e a abertura deve exibir uma superfície de, no mínimo, 12 800 cm^2;

c) A zona da carga deve cumprir os seguintes requisitos:

«Zona de carga», a parte do veículo situada atrás das filas de bancos ou atrás do banco do condutor sempre que o veículo for equipado apenas com um banco de condutor;

i) a superfície de carga da zona de carga deve, em geral, ser plana,

ii) se o veículo for equipado apenas com uma fila de bancos ou com um banco, o comprimento mínimo da zona de carga deve ser de 40 % da distância entre eixos,

iii) se o veículo for equipado com duas ou mais filas de bancos, o comprimento mínimo da zona de carga deve ser de 30 % da distância entre eixos;

se os bancos da última fila puderem ser facilmente retirados do veículo sem se utilizarem ferramentas especiais, devem cumprir-se os requisitos respeitantes ao comprimento da zona de carga estando instalados no veículo todos os bancos,

▼B

iv) devem cumprir-se os requisitos respeitantes ao comprimento da zona de carga, quando estiverem na vertical na sua posição normal os bancos da primeira fila ou da última fila, consoante o caso, para utilização pelos ocupantes do veículo.

3.8.2.3. Condições de medição específicas

3.8.2.3.1. Definições

a) «Altura da abertura de carga», a distância vertical entre dois planos horizontais tangentes, respetivamente, ao ponto mais alto da parte inferior do umbral da porta e ao ponto mais baixo da parte superior do umbral da porta;

b) «Superfície da abertura de carga», a maior superfície da projeção ortogonal num plano vertical, perpendicular à linha média do veículo, da abertura máxima possível quando a porta ou o taipal traseiros estão totalmente abertos;

c) «Distância entre eixos», para efeitos de aplicação das fórmulas indicadas em 3.8.2.2 e 3.8.3.1, a distância entre:

i) a linha média do eixo dianteiro e a linha média do segundo eixo, caso se trate de um veículo com dois eixos; ou

ii) a linha média do eixo dianteiro e a linha média de um eixo virtual equidistante do segundo e do terceiro eixos, caso se trate de um veículo com três eixos.

3.8.2.3.2. Regulação dos bancos

a) Os bancos devem ser regulados nas posições traseiras máximas;

b) O encosto do banco, se regulável, deve ser regulado de modo a guardar a máquina tridimensional do ponto «H» num ângulo de inclinação do tronco de 25 graus;

c) O encosto do banco, se não for regulável, deve estar na posição concebida pelo fabricante do veículo;

d) Quando a altura do banco for regulável, deve ser regulada na sua posição mais baixa.

3.8.2.3.3. Condições do veículo

a) O veículo é carregado em condições correspondentes à sua massa máxima;

b) As rodas do veículo devem estar em posição de marcha em linha reta.

3.8.2.3.4. Os requisitos indicados no ponto 3.8.2.3.2 não se aplicam quando o veículo estiver equipado com uma parede ou divisória.

3.8.2.3.5. Medição do comprimento da zona de carga

a) Sempre que o veículo não estiver equipado com uma divisória ou parede, deve medir-se o comprimento traçando um plano vertical tangente ao ponto traseiro extremo do topo do encosto do banco até ao vidro interior, porta ou taipal traseiros, em posição fechada;

b) Sempre que o veículo estiver equipado com uma divisória ou parede, deve medir-se o comprimento a partir de um plano vertical tangente à extremidade ao ponto traseiro extremo da divisória ou da parede até ao vidro interior, porta ou taipal traseiros, consoante o caso, em posição fechada;

▼B

c) Os requisitos respeitantes ao comprimento devem ser cumpridos pelo menos ao longo de uma linha horizontal situada no plano vertical longitudinal que passa pela linha média do veículo, ao nível do piso da carga.

3.8.3. Para além dos critérios gerais referidos nos pontos 3.2 a 3.6, devem cumprir-se os critérios especificados no presente ponto quando se classificarem veículos nos quais o compartimento em que se localiza o condutor e a carga não se situem numa só unidade (ou seja, uma carroçaria «BE»).

3.8.3.1. Se o veículo estiver equipado com um compartimento de carga fechado, aplica-se o seguinte:

a) O carregamento das mercadorias é possível por uma porta traseira, um taipal, um painel ou por outros meios;

b) A altura mínima da abertura de carga deve ser de 800 mm, devendo a abertura deve possuir uma superfície mínima de 12 800 cm^2;

c) O comprimento mínimo da superfície de carga deve ser, no mínimo, de 40 % da distância entre eixos.

3.8.3.2. Se o veículo estiver equipado com uma zona de carga de caixa aberta, aplicam-se apenas as disposições referidas no ponto 3.8.3.1, alíneas a) e c).

3.8.3.3. Na aplicação das disposições referidas no ponto 3.8.3, aplicam-se, com as necessárias adaptações, as definições referidas no ponto 3.8.2.3.1.

3.8.3.4. Todavia, os requisitos respeitantes ao comprimento da zona de carga devem ser cumpridos ao longo de uma linha horizontal situada no plano longitudinal que passa pela linha média do veículo, ao nível do piso da carga.

4. Critérios para a classificação de veículos na subcategoria de veículos todo-o-terreno

4.1. Os veículos M_1 ou N_1 devem ser classificados na subcategoria de veículos todo-o-terreno se cumprirem ao mesmo tempo as seguintes condições:

a) Possuem, pelo menos, um eixo dianteiro e pelo menos um eixo traseiro concebidos para serem simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado;

b) Estão equipados, pelo menos, com um dispositivo de bloqueio do diferencial, ou um mecanismo que assegure um efeito semelhante;

c) Podem subir, sem reboque, um declive com uma inclinação de 25 %;

d) Preencherem cinco dos seis requisitos seguintes:

i) o ângulo de ataque mínimo deve ser de 25 graus,

ii) o ângulo de saída mínimo deve ser de 20 graus,

iii) o ângulo de rampa mínimo deve ser de 20 graus,

iv) a distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro deve ser de 180 mm,

v) a distância ao solo mínima sob o eixo traseiro deve ser de 180 milímetros,

vi) a distância ao solo mínima entre eixos deve ser de 200 milímetros.

▼B

4.2. Os veículos M_2, N_2 ou M_3 cuja massa máxima não exceda 12 toneladas devem ser classificados na subcategoria de veículos todo-o-terreno, caso cumpram a condição constante da alínea a) ou as condições indicadas nas alíneas b) e c):

a) Todos os eixos são simultaneamente motores, independentemente de um ou mais eixos motores poderem ser desembraiados;

b) i) pelo menos um eixo dianteiro e um eixo traseiro são concebidos para serem simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado,

ii) estão equipados, pelo menos, com um dispositivo de bloqueio do diferencial, ou um mecanismo que assegura um efeito semelhante,

iii) podem subir, sem reboque, um declive com uma inclinação de 25 %,

c) Cumprem, pelo menos, cinco dos seis requisitos abaixo mencionados, caso a massa máxima não exceda 7,5 toneladas, e, pelo menos, quatro requisitos, caso a massa máxima exceda 7,5 toneladas:

i) o ângulo de ataque mínimo deve ser de 25 graus,

ii) o ângulo de saída mínimo deve ser de 25 graus,

iii) o ângulo de rampa mínimo deve ser de 25 graus,

iv) a distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro deve ser de 250 mm,

v) a distância ao solo mínima entre os eixos deve ser de 300 mm,

vi) a distância ao solo mínima sob o eixo traseiro deve ser de 250 mm.

4.3. Os veículos M_3 ou N_3 cuja massa máxima exceda 12 toneladas devem ser classificados na subcategoria de veículos todo-o-terreno, caso cumpram a condição constante da alínea a) ou as condições indicadas nas alíneas b) e c):

a) Todos os eixos são simultaneamente motores, independentemente de um ou mais eixos motores poderem ser desembraiados;

b) i) pelo menos metade dos eixos (ou dois dos três eixos, no caso de veículos de três eixos, e com três eixos, no caso de veículos de cinco eixos) estão concebidos para serem simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado,

ii) existe, pelo menos, um dispositivo de bloqueio do diferencial, ou um mecanismo que assegure um efeito semelhante,

iii) podem subir, sem reboque, um declive com uma inclinação de 25 %;

c) Preenchem pelo menos quatro dos seis requisitos seguintes:

i) o ângulo de ataque mínimo deve ser de 25 graus,

ii) o ângulo de saída mínimo deve ser de 25 graus,

iii) o ângulo de rampa mínimo deve ser de 25 graus,

iv) a distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro deve ser de 250 mm,

▼B

v) a distância ao solo mínima entre os eixos deve ser de 300 mm,

vi) a distância ao solo mínima sob o eixo traseiro deve ser de 250 mm.

4.4. O procedimento de verificação do cumprimento das disposições geométricas referidas na presente parte consta do apêndice 1.44.

4.5. Considera-se que os requisitos previstos nos pontos 4.1, alínea a), 4.2, alínea a), 4.2, alínea b), 4.3, alínea a) e 4.3, alínea b) sobre os eixos simultaneamente motores foram preenchidos se estiver preenchida uma das seguintes condições:

a) A transmissão da potência de tração para todos os eixos é efetuada exclusivamente por meios mecânicos destinados à tração de veículos pesados fora da estrada; ou

b) Cada uma das rodas do eixo em questão é acionado por um motor hidráulico ou elétrico individual.

Se os eixos conformes com os requisitos previstos nos pontos 4.1, alínea a), 4.2, alínea a), 4.2, alínea b), 4.3, alínea a) ou 4.3, alínea b) sobre os eixos simultaneamente motores não forem acionados exclusivamente por meios mecânicos, a propulsão das rodas individuais deve ser concebida para fins de condução de veículos pesados fora da estrada. Nesse caso, deve ser assegurado que podem ser transmitidos para a roda em questão pelo menos 75 % da potência total de tração quando as condições de tração sob as outras rodas não permitem uma transmissão adequada da potência de tração através destas rodas.

O sistema de condução auxiliar descrito no ponto 4.5, alínea b), não deverá permitir a desembraiagem automática da potência de tração até o veículo atingir 75 % da velocidade máxima de projeto do veículo ou atingir a velocidade de 65 km/h.

5. Veículos para fins especiais

	Nome	Código	Definição
5.1.	Autocaravana	SA	Veículo da categoria M com um compartimento residencial que contenha, no mínimo, os seguintes equipamentos: a) Bancos e mesa; b) Espaço para dormir, que pode ser convertido a partir dos bancos; c) Instalações de cozinha; d) Instalações para armazenamento. Este equipamento deve estar rigidamente fixado no compartimento residencial. Todavia, a mesa pode ser concebida para ser removida facilmente.
5.2.	Veículo blindado	SB	Um veículo destinado à proteção das pessoas ou mercadorias transportadas, dotado de blindagem antibalas.
5.3.	Ambulância	SC	Veículo da categoria M destinado ao transporte de pessoas doentes ou feridas e com equipamento especial para esse efeito.
5.4.	Carro funerário	SD	Veículo da categoria M destinado ao transporte de defuntos e com equipamento especial para o efeito.
5.5.	Veículo acessível em cadeira de rodas	SH	Veículo da categoria M_1, construído ou modificado especificamente para receber, para transporte em estrada, pessoas sentadas na sua própria cadeira de rodas.
5.6.	Caravanas	SE	Veículo da categoria O na aceção do ponto 3.2.1.3 da norma internacional ISO 3833-1977.

▼B

	Nome	Código	Definição
5.7.	Grua automóvel	SF	Veículo da categoria N_3, não equipado para o transporte de mercadorias, provido de uma grua cujo momento de elevação é igual ou superior a 400 kNm.
5.8.	Grupo especial	SG	Veículo para fins especiais que não está abrangido por qualquer uma das definições constantes da presente parte.
5.9.	Reboque Dolly	SJ	Veículo da categoria O equipado com um cabeçote de engate para suportar um semirreboque a fim de o converter em reboque.
5.10.	Reboque para transportar cargas excecionais	SK	Veículo da categoria O_4 destinado ao transporte de cargas indivisíveis e sujeito a restrições de velocidade e de tráfego dadas as suas dimensões. Este termo designa também os reboques hidráulicos modulares, independentemente do número de módulos.
5.11.	Veículo a motor para transportar cargas excecionais	SL	Trator rodoviário ou unidade de tração para semirreboques da categoria N_3 que preencha todas as seguintes condições: a) Possuir mais de dois eixos e pelo menos metade dos eixos (dois dos três eixos, no caso de veículos de três eixos, e três eixos, no caso de veículos de cinco eixos) terem sido concebidos para ser simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado; b) Ter sido concebido para rebocar e empurrar reboque que transporte cargas excecionais da categoria O_4; c) Ter um motor com uma potência mínima de 350 kW; e d) Poder ser equipado de um dispositivo de engate adicional à frente, para massas pesadas rebocáveis.
5.12.	Transportador multi-equipamentos	SM	Veículo todo-o-terreno da categoria N (definida no ponto 2.3) concebido e construído para puxar, empurrar, transportar e mover determinados equipamentos interpermutáveis: a) Com não menos de duas zonas para a montagem desses equipamentos; b) Com interfaces normalizadas, mecânicas, hidráulicas e/ /ou elétricas (por exemplo, tomada de força) para propulsar e acionar os equipamentos intermutáveis; e c) Correspondente à definição da norma internacional ISO 3833:1977, ponto 3.1.4 (veículo especial). Se o veículo estiver equipado com uma plataforma de carga auxiliar, o seu comprimento máximo não deve ser superior a: a) 1,4 vezes a via do eixo dianteiro ou traseiro do veículo, consoante o que for maior, no caso de veículos de dois eixos; ou b) 2,0 vezes a via do eixo dianteiro ou traseiro do veículo, consoante o que for maior, no caso de veículos com mais de dois eixos.

6. Observações

6.1. A homologação não é concedida a:

a) Reboques Dolly, tal como definidos na parte A, ponto 5.9;

b) Reboques com barra de tração rígida, na aceção da parte C, ponto 5.4;

c) Reboques que possam transportar pessoas quando se deslocam em estrada.

▼B

6.2. O ponto 6.1 não prejudica o artigo 42.º no que se refere à homologação nacional de pequenas séries.

PARTE B

Critérios para modelos, variantes e versões de veículos

1. Categoria M_1

1.1. Modelo de veículo

1.1.1. Um «modelo de veículo» consiste em veículos que têm em comum as características seguintes:

a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de uma nova homologação;

b) A conceção e a montagem das peças essenciais da estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante.

O mesmo se aplica a veículos cuja carroçaria está aparafusada ou soldada a um quadro separado;

1.1.2. Em derrogação dos requisitos constantes do ponto 1.1.1, alínea b), quando o fabricante utilizar a parte do piso da estrutura da carroçaria, bem como os principais elementos da frente da estrutura da carroçaria situada diretamente em frente do vão do para-brisas, na construção de diferentes tipos de carroçaria (por exemplo, berlina ou coupé), pode considerar-se que esses veículos pertencem ao mesmo modelo. Cabe ao fabricante fazer prova desse facto.

1.1.3. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

1.2. Variante

1.2.1. Uma «variante» dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

a) O número de portas laterais ou o tipo de carroçaria, na aceção da parte C, ponto 2, quando o fabricante aplicar o critério indicado em 1.1.2;

b) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:

i) O tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor elétrico, outros),

ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),

iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L4, V6, outros);

c) O número de eixos;

d) O número e a interligação de eixos motores;

e) O número de eixos direcionais;

f) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto).

g) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

1.3. Versão

1.3.1. Uma «versão» dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum as características seguintes:

▼B

a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;

b) A cilindrada do motor, no caso de motores de combustão interna;

c) A potência máxima do motor ou a potência nominal máxima contínua (motor elétrico);

d) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicombustível ou outros);

e) Número máximo de lugares sentados;

f) Nível sonoro com o veículo em movimento;

g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro V, Euro VI ou outros);

h) Emissões de CO_2, combinadas ou ponderadas e em ciclo misto;

i) O consumo de energia elétrica (ponderado, combinado);

j) Consumo combinado ou ponderado de combustível, consumo de combustível em ciclo misto;

Em alternativa aos critérios h), i) e j), os veículos agrupados numa mesma versão devem ter em comum todos os ensaios efetuados para efeitos do cálculo das emissões de CO_2, do consumo de energia elétrica e do consumo de combustível, nos termos do anexo XXI, subanexo 6 do Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ([1]).

2. Categorias M_2 e M_3

2.1. Modelo de veículo

2.1.1. Um «modelo de veículo» consiste em veículos que têm em comum as características seguintes:

a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de uma nova homologação;

b) A categoria;

c) Os aspetos seguintes de construção e conceção:

i) a conceção e a construção dos principais elementos que constituem o quadro,

ii) a conceção e a construção dos elementos essenciais que constituem a estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante;

d) O número de andares (um ou dois);

e) O número de secções (rígidas/articuladas);

f) O número de eixos;

g) O modo de alimentação de energia (a bordo, externo);

([1]) 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).

▼B

2.1.2. Um modelo de veículo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

2.2. Variante

2.2.1. Uma «variante» dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

a) O tipo de carroçaria definido na parte C, ponto 3;

b) A classe ou combinação de classes de veículos definidas no ponto 2.1.1 do Regulamento n.º 107 da ONU (apenas para veículos completos/completados);

c) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);

d) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:

i) O tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor elétrico, outros),

ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),

iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L6, V8, outros);

e) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

2.3. Versão

2.3.1. Uma «versão» dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:

a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;

b) A capacidade do veículo para atrelar um reboque;

c) A cilindrada do motor, no caso de motores de combustão interna;

d) A potência máxima do motor ou a potência nominal máxima contínua (motor elétrico);

e) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicombustível ou outros);

f) Nível sonoro com o veículo em movimento;

g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro IV, Euro V ou outros).

3. Categoria N_1

3.1. Modelo de veículo

3.1.1. Um «modelo de veículo» consiste em veículos que têm em comum as características seguintes:

a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de uma nova homologação;

▼B

b) A conceção e a montagem das peças essenciais da estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante;

c) A conceção e a construção dos elementos essenciais que constituem o quadro, no caso de uma carroçaria autoportante.

3.1.2. Em derrogação dos requisitos constantes do ponto 3.1.1, alínea b), quando o fabricante utilizar a parte do piso da estrutura da carroçaria, bem como os principais elementos da frente da estrutura da carroçaria situada diretamente em frente do vão do para-brisas, na construção de diferentes tipos de carroçaria (por exemplo, um furgão e ou um quadro com cabina, diferentes distâncias entre eixos e diferentes alturas do tejadilho), pode considerar-se que esses veículos pertencem ao mesmo modelo. Cabe ao fabricante fazer prova desse facto.

3.1.3. Um modelo de veículo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

3.2. Variante

3.2.1. Uma «variante» dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

a) O número de portas laterais ou o tipo de carroçaria, na aceção da parte C, ponto 4 (no caso de veículos completos e completados), quando o fabricante utilizar o critério indicado em 3.1.2;

b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);

c) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:

i) O tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor elétrico, outros),

ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),

iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L6, V8, outros);

d) O número de eixos;

e) O número e a interligação de eixos motores;

f) O número de eixos direcionais;

g) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

3.3. Versão

3.3.1. Uma «versão» dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum as características seguintes:

a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;

b) A cilindrada do motor, no caso de motores de combustão interna;

c) A potência máxima do motor ou a potência nominal máxima contínua (motores elétricos);

▼B

d) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicombustível ou outros);

e) Número máximo de lugares sentados;

f) Nível sonoro com o veículo em movimento;

g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro V, Euro VI ou outros);

h) As emissões de CO_2 combinadas, combinadas ou ponderadas;

i) O consumo de energia elétrica (ponderado, combinado);

j) Consumo de combustível combinado, combinado ou ponderado.

k) A existência de um conjunto único de tecnologias inovadoras, na aceção do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

Em alternativa aos critérios das alíneas h), i) e j), os veículos agrupados numa mesma versão devem ter em comum todos os ensaios efetuados para efeito do cálculo das respetivas emissões de CO_2, de consumo de energia elétrica e de consumo de combustível nos termos do anexo XXI, subanexo 6 do Regulamento (UE) 2017/1151.

4. Categorias N_2 e N_3

4.1. Modelo de veículo

4.1.1. Um «modelo de veículo» consiste em veículos que têm em comum as características seguintes:

a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de uma nova homologação;

b) A categoria;

c) A conceção e a construção dos quadros que são comuns a uma só linha de produtos;

d) O número de eixos;

4.1.2. Um modelo de veículo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

4.2. Variante

4.2.1. Uma «variante» dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

a) O conceito estrutural da carroçaria ou tipo de carroçaria, na aceção da parte C, ponto 4, e no apêndice 2 (apenas para veículos completos e completados);

b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);

([1]) Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

▼B

c) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:

i) O tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor elétrico, outros),

ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),

iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L6, V8, outros);

d) O número e a interligação de eixos motores;

e) O número de eixos direcionais;

f) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

4.3. Versão

4.3.1. Uma «versão» dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum as características seguintes:

a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;

b) A capacidade de atrelar reboques segundo o seguinte:

i) reboque não travado,

ii) reboque com um sistema de travagem por inércia, na aceção do ponto 2.12 do Regulamento n.º 13 da ONU,

iii) reboque com um sistema de travagem contínua ou semi-contínua, na aceção dos pontos 2.9 e 2.10 do Regulamento n.º 13 da ONU,

iv) reboque da categoria O_4 cuja combinação dá origem a uma massa máxima não superior a 44 toneladas,

v) reboque da categoria O_4 cuja combinação dá origem a uma massa máxima superior a 44 toneladas;

c) A cilindrada do motor;

d) A potência máxima do motor;

e) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicombustível ou outros);

f) Nível sonoro com o veículo em movimento;

g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro IV, Euro V ou outros).

5. Categorias O_1 e O_2

5.1. Modelo de veículo

5.1.1. Um «modelo de veículo» consiste em veículos que têm em comum as características seguintes:

a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de uma nova homologação;

b) A categoria;

c) A conceção, na aceção do parte C, ponto 5;

▼B

d) Os aspetos seguintes de construção e conceção:

i) a conceção e a construção dos principais elementos que constituem o quadro,

ii) a conceção e a construção dos elementos essenciais que constituem a estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante;

e) O número de eixos;

5.1.2. Um modelo de veículo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

5.2. Variante

5.2.1. Uma «variante» dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

a) O tipo de carroçaria, na aceção do apêndice 2 (para veículos completos e completados);

b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);

c) O tipo de sistema de travagem (por exemplo, sem travões/por inércia/com assistência);

d) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

5.3. Versão

5.3.1. Uma «versão» dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum as características seguintes:

a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;

b) A conceção da suspensão (suspensão pneumática, em aço ou borracha, barra de torção, outras);

c) A conceção da lança (triangular, tubular ou outras).

6. Categorias O_3 e O_4

6.1. Modelo de veículo

6.1.1. Um «modelo de veículo» consiste em veículos que têm em comum as características seguintes:

a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de uma nova homologação;

b) A categoria;

c) A conceção do reboque relativamente às definições da parte C, ponto 5;

d) Os aspetos seguintes de construção e conceção:

i) a conceção e a construção dos principais elementos que constituem o quadro,

ii) a conceção e a construção dos elementos essenciais que constituem a estrutura da carroçaria, no caso de reboques com uma carroçaria autoportante;

e) O número de eixos;

6.1.2. Um modelo de veículo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

6.2. Variantes

6.2.1. Uma «variante» dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção e conceção seguintes:

▼B

a) O tipo de carroçaria, na aceção do apêndice 2 (para veículos completos e completados);

b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);

c) A conceção da suspensão (suspensão em aço, pneumática ou hidráulica);

d) as seguintes características técnicas:

i) a capacidade, ou não, de o quadro ser extensível,

ii) a altura do andar (normal, carregador baixo, carregador semi-baixo, etc.);

e) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

6.3. Versões

6.3.1. Uma «versão» dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum as características seguintes:

a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;

b) As subdivisões ou a combinação de subdivisões referidas nos pontos 3.2 e 3.3 do anexo I da Diretiva 96/53/CE a que pertence o espaçamento entre dois eixos consecutivos que constituem um grupo;

c) A definição dos eixos em relação aos seguintes aspetos:

i) eixos eleváveis (número e posição),

ii) eixos carregáveis (número e posição),

iii) eixos direcionais (número e posição).

7. Requisitos comuns a todas as categorias de veículos

7.1. Quando um veículo for abrangido por diversas categorias, devido à sua massa máxima, ao número de lugares sentados ou ambos, o fabricante pode exercer a opção de usar os critérios de uma das categorias de veículos para a definição das variantes e das versões.

7.1.1. Exemplos:

a) Um veículo «A» pode ser homologado como veiculo «N_1» (3,5 toneladas) e N_2 (4,2 toneladas) relativamente à sua massa máxima. Nesse caso, os parâmetros mencionados na categoria N_1 podem utilizar-se também para o veículo abrangido pela categoria N_2 (ou vice-versa);

b) Um veículo «B» pode ser homologado como veículo M_1 e M_2 em relação ao número de lugares sentados (7 + 1 ou 10 + 1), os parâmetros mencionados na categoria M_1 podem utilizar-se também para o veículo abrangido pela categoria M_2 (ou vice-versa).

▼B

7.2. Um veículo da categoria N pode ser homologado em função das disposições exigidas para as categorias M_1 ou M_2, consoante o caso, quando se destinar a ser convertido num veículo dessa categoria durante a fase seguinte de um procedimento de homologação em várias fases.

7.2.1. Esta opção só deve ser autorizada para veículos incompletos.

Esses veículos devem ser identificados por um código específico da variante dado pelo fabricante do veículo de base.

7.3. Designações de modelo, variante e versão

7.3.1. O fabricante deve atribuir um código alfanumérico a cada modelo, variante e versão de veículo, devendo o código ser constituído por letras latinas e/ou algarismos árabes.

Autoriza-se a utilização de parênteses e hífenes, desde que não substituam uma letra ou um algarismo.

7.3.2. Deve designar-se o código na sua totalidade: Modelo-Variante-Versão ou «MVV».

7.3.3. O MVV deve identificar clara e inequivocamente uma combinação única de características técnicas em relação aos critérios identificados na presente parte.

7.3.4. O mesmo fabricante pode utilizar o mesmo código para definir um modelo de veículo quando este for abrangido por duas ou mais categorias.

7.3.5. O mesmo fabricante não pode utilizar o mesmo código para definir um modelo de veículo para mais do que uma homologação de modelo dentro da mesma categoria de veículos.

7.4. Número de carateres para o MVV:

7.4.1. O número de carateres não deve exceder:

a) 15, no caso do código de um modelo de veículo;

b) 25, no caso do código de uma variante;

c) 35, no caso do código de uma versão.

7.4.2. O «MVV» alfanumérico completo não deve conter mais do que 75 carateres.

7.4.3. Quando se utilizar o MVV como um todo, deve deixar-se um espaço entre o modelo, a variante e a versão.

Exemplo de um MVV: 159AF[…espaço]0054[…espaço]977K(BE).

PARTE C

Definições de tipos de carroçaria

1. Generalidades

1.1. O tipo de carroçaria, bem como o código da carroçaria, devem ser indicados através de códigos.

A lista de códigos deve aplicar-se principalmente a veículos completos e completados.

1.2. Em relação aos veículos da categoria M, o tipo de carroçaria deve ser constituído por duas letras, conforme especificado nos pontos 2 e 3.

▼B

1.3. Em relação aos veículos das categorias N e O, o tipo de carroçaria deve ser constituído por duas letras, conforme referido nos pontos 4 e 5.

1.4. Quando necessário (em especial no caso dos tipos de carroçaria referidos, respetivamente, nos pontos 4.1 e 4.6 e nos pontos 5.1 a 5.4), devem ser complementados com dois algarismos.

1.4.1. A lista dos algarismos consta do apêndice 2.

1.5. Nos veículos para fins especiais, o tipo de carroçaria a utilizar deve estar ligado à categoria do veículo.

2. Veículos pertencentes à categoria M_1

Ref.	Código	Nome	Definição
2.1.	AA	Berlina	Veículo definido no ponto 3.1.1.1 da norma internacional ISO 3833:1977, equipado com, pelo menos, quatro janelas laterais.
2.2.	AB	Berlina bicorpo	Berlina bicorpo definida no ponto 2.1 com uma tampa na retaguarda do veículo.
2.3.	AC	Carrinha (*break*)	Veículo definido no ponto 3.1.1.4 da norma internacional ISO 3833:1977.
2.4.	AD	Coupé	Veículo definido no ponto 3.1.1.5 da norma internacional ISO 3833:1977.
2.5.	AE	Descapotável	Veículo definido no ponto 3.1.1.6 da norma internacional ISO 3833:1977. Todavia, um descapotável pode não dispor de uma porta.
2.6.	AF	Veículo para fins múltiplos	Veículo, distinto dos referidos em AA a AE e AG, destinado ao transporte de passageiros e sua bagagem ou, por vezes, de mercadorias, num compartimento único.
2.7.	AG	Carrinha	Veículo definido no ponto 3.1.1.4.1 da norma internacional ISO 3833:1977. O compartimento de bagagens deve, porém, estar inteiramente separado do compartimento de passageiros. Acresce que o ponto de referência do lugar sentado do condutor não precisa de estar a, pelo menos, 750 mm acima da superfície de apoio do veículo.

3. Veículos pertencentes às categorias M_2 ou M_3

Ref.	Código	Nome	Definição
3.1.	CA	Veículo de um andar	Veículo cujos espaços destinados a pessoas estão organizados num só nível ou de modo que não constituam dois níveis sobrepostos.
3.2.	CB	Veículo de dois andares	Veículo definido no ponto 2.1.6 do Regulamento n.º 107 da ONU.
3.3.	CC	Veículo de um andar articulado	Veículo definido no ponto 2.1.3 do Regulamento n.º 107 da ONU, de um andar.
3.4.	CD	Veículo de dois andares articulado	Veículo definido no ponto 2.1.3,1 do Regulamento n.º 107 da ONU.
3.5.	CE	Veículo de um andar de piso rebaixado	Veículo definido no ponto 2.1.4 do Regulamento n.º 107 da ONU, de um andar.

▼B

Ref.	Código	Nome	Definição
3.6.	CF	Veículo de dois andares de piso rebaixado	Veículo definido no ponto 2.1.4 do Regulamento n.º 107 da ONU, de dois andares.
3.7.	CG	Veículo de um andar articulado de piso rebaixado.	Veículo que combina as características técnicas dos pontos 3.3 e 3.5.
3.8.	CH	Veículo de dois andares articulado de piso rebaixado	Veículo que combina as características técnicas dos pontos 3.4 e 3.6.
3.9.	CI	Veículo de um andar sem tejadilho	Veículo com tejadilho parcial ou sem tejadilho.
3.10.	CJ	Veículo de dois andares sem tejadilho	Veículo sem tejadilho na totalidade ou em parte do andar superior.
3.11.	CX	Quadro de autocarro	Veículo incompleto, apenas com calhas do quadro ou conjunto de tubos, grupos motopropulsores, eixos, destinado a ser completado com carroçaria, em função das necessidades do transportador rodoviário.

4. Veículos a motor das categorias N_1, N_2 ou N_3

Ref.	Código	Nome	Definição
4.1.	BA	Camião	Veículo concebido e construído exclusiva ou principalmente para o transporte de mercadorias. Pode também ser-lhe atrelado um reboque.
4.2.	BB	Furgão	Camião com um compartimento no qual se localizam o condutor e a zona de carga numa só unidade.
4.3.	BC	Unidade de tração para semirreboques	Veículo trator concebido e construído exclusiva ou principalmente para atrelar semirreboques.
4.4.	BD	Trator rodoviário	Veículo trator concebido e construído exclusivamente para atrelar reboques com exceção de semirreboques.
4.5.	BE	Camioneta de caixa aberta	Veículo com uma massa máxima não superior a 3 500 kg, no qual os lugares sentados e a zona de carga não se localizam num só compartimento.
4.6.	BX	Quadro com cabina	Veículo incompleto, apenas com uma cabina (completa ou parcial), calhas do quadro, grupo motopropulsor, eixos, destinado a ser completado com carroçaria, em função das necessidades do transportador rodoviário.

5. Veículos da categoria O

Ref.	Código	Nome	Definição
5.1.	DA	Semirreboque	Reboque concebido e construído para ser engatado a uma unidade de tração ou a um reboque Dolly e a impor uma carga vertical substancial ao veículo trator ou ao reboque Dolly. O dispositivo de engate a utilizar num conjunto de veículos deve ser constituído por um cabeçote e um prato de engate.

▼B

Ref.	Código	Nome	Definição
5.2.	DB	Reboque com lança	Reboque com, pelo menos, dois eixos, devendo pelo menos um deles ser um eixo direcional: a) Equipado com um dispositivo de reboque capaz de mover-se verticalmente (em relação ao reboque); e b) Que transmite menos de 100 daN como carga vertical estática ao veículo trator.
5.3.	DC	Reboque de eixo(s) central(is)	Reboque em que os eixos se situam perto do centro de gravidade do veículo (quando uniformemente carregado), de modo que apenas uma pequena carga vertical estática, não superior a 10 % da carga correspondente à massa máxima do reboque ou a uma carga de 1 000 daN (considerando-se a que for menor) é transmitida ao veículo trator.
5.4.	DE	Reboque com lança rígida	Reboque com um eixo ou um grupo de eixos equipados com uma lança que transmite uma carga estática não superior a 4 000 daN ao veículo trator devido à sua construção e que não corresponde à definição de reboque de eixos centrais. O dispositivo de engate a utilizar num conjunto de veículos deve ser constituído por um cabeçote e um prato de engate.
▼M4 5.5.	DF	Semirreboque de ligação	Um semirreboque de ligação é um semirreboque equipado com um prato de engate na sua extremidade posterior, o que permite rebocar um outro semirreboque.
5.6.	DG	Reboque de ligação com lança	Um reboque de ligação é um reboque com um prato de engate na sua extremidade posterior, o que permite rebocar um outro semirreboque.

▼B

Apêndice 1

Procedimento para verificar se um veículo pode ser classificado na categoria de veículo todo-o-terreno

1. Generalidades

1.1. Para efeitos de classificação de veículos como todo-o-terreno, é aplicável o procedimento descrito no presente apêndice.

2. Condições de ensaio das medições geométricas

2.1. Os veículos pertencentes à categoria M_1 ou N_1 devem estar descarregados, com um manequim do sexo masculino do percentil 50 instalado no banco do condutor e equipados com fluido refrigerante, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda sobresselente (se fizer parte do equipamento de origem).

O manequim pode ser substituído por um dispositivo semelhante com a mesma massa.

2.2. Os veículos diferentes dos referidos em 2.1 devem estar carregados na sua massa máxima em carga tecnicamente admissível.

A distribuição dessa massa pelos eixos deve ser a que representa o pior dos casos no que se refere ao cumprimento dos critérios respetivos.

2.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo, nas condições especificadas em 2.1 ou 2.2. O veículo deve estar imobilizado, com as rodas na posição de marcha em linha reta.

O solo que serve de suporte às medições deve ser tão plano e horizontal (inclinação máxima de 0,5 %) quanto possível.

3. Medição dos ângulos de ataque, de saída e de rampa

3.1. O ângulo de ataque deve ser medido em conformidade com o ponto 6.10 da norma internacional ISO 612:1978.

3.2. O ângulo de saída deve ser medido em conformidade com o ponto 6.11 da norma internacional ISO 612:1978.

3.3. O ângulo de rampa deve ser medido em conformidade com o ponto 6.9 da norma internacional ISO 612:1978.

3.4. Quando se medir o ângulo de saída, podem ser colocados na posição superior dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe que sejam reguláveis em altura.

3.5. Não deve interpretar-se a prescrição do ponto 3.4 como sendo obrigatório o veículo de base estar equipado com uma proteção à retaguarda contra o encaixe como equipamento de origem. No entanto, o fabricante do veículo de base deve informar o fabricante da fase seguinte de que o veículo tem de cumprir os requisitos aplicáveis ao ângulo de saída, quando equipado com uma proteção à retaguarda contra o encaixe.

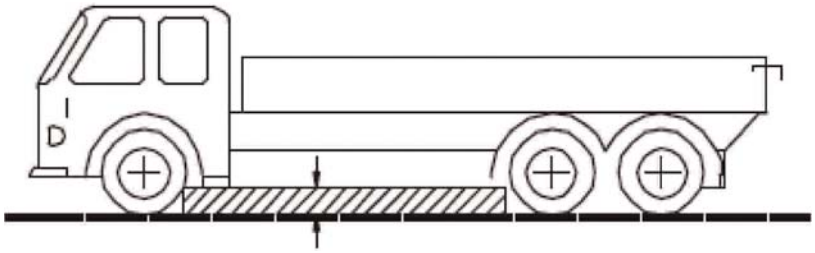
4. Medição da distância ao solo

4.1. Distância ao solo entre os eixos

4.1.1. «Distância ao solo entre eixos» é a distância mais curta entre o plano de apoio e o ponto fixo mais baixo do veículo.

▼B

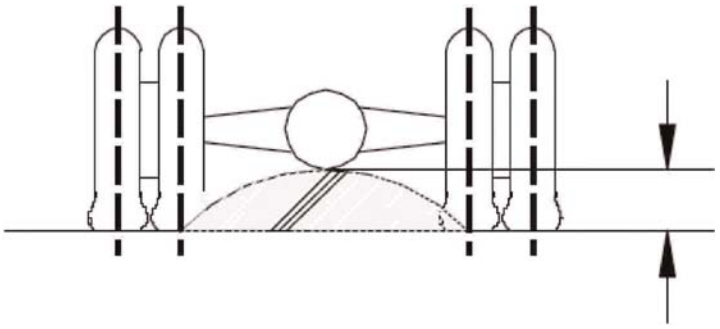
Na aplicação da definição, deve considerar-se a distância entre o último eixo de um grupo de eixos dianteiros e o primeiro eixo de um grupo de eixos traseiros.



4.1.2. Nenhuma parte rígida do veículo deve penetrar no segmento tracejado apresentado na figura.

4.2. Distância ao solo sob um eixo

4.2.1. «Distância ao solo sob um eixo», a distância determinada pelo ponto mais alto de um arco de círculo que passa pelo centro da superfície de apoio das rodas de um eixo (das rodas interiores, no caso de pneus duplos) e que toca o ponto fixo mais baixo do veículo entre as rodas.



4.2.2. Se adequado, deve proceder-se à medição da distância ao solo em cada um dos diversos eixos de um grupo de eixos.

5. Capacidade de rampa/declive

5.1. «Capacidade de rampa/declive» é a capacidade de um veículo para vencer um declive.

5.2. Para verificar a capacidade de rampa/declive de um veículo incompleto e completo das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3 procede-se a um ensaio.

5.3. O ensaio deve ser realizado pelo serviço técnico num veículo representativo do modelo a ensaiar.

5.4. A pedido do fabricante, e nas condições especificadas no anexo VIII, a capacidade de rampa/declive de um modelo de veículo pode ser demonstrada por ensaios virtuais.

6. Condições de ensaio e critério de aprovação ou rejeição

▼B

6.1. É aplicável o disposto no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão ([1]).

6.2. O veículo deve subir o declive a uma velocidade constante e sem que qualquer roda derrape longitudinal ou lateralmente.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, de 12 de dezembro de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de homologação para massas e dimensões dos veículos a motor e seus reboques e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 353 de 21.12.2012, p. 31).

▼B

Apêndice 2

Algarismos utilizados para complementar os códigos a utilizar nos diversos tipos de carroçaria

01. Plataforma;

02. Caixa aberta com taipais rebatíveis;

03. Caixa fechada;

04. Carroçaria acondicionada com paredes isoladas e equipamento destinado a manter a temperatura interior;

05. Carroçaria acondicionada com paredes isoladas mas sem equipamento destinado a manter a temperatura interior;

06. Com cortinas laterais;

07. Caixa móvel (superestrutura intermutável);

08. Porta-contentores;

09. Veículos equipados com grua porta-contentores;

10. Camião basculante;

11. Reservatório;

12. Cisterna destinada ao transporte de mercadorias perigosas;

13. Transportador de gado;

14. Transportador de veículos;

15. Betoneira;

16. Autobomba para betão;

17. Transporte de madeira;

18. Veículo de recolha de lixo;

19. Varredora urbana, limpeza e desentupimento de sarjetas;

20. Compressor;

21. Porta-barcos;

22. Porta-planadores;

23. Veículos para efeitos de comércio ambulante ou exposição itinerante;

24. Veículo pronto-socorro;

25. Auto-escada;

26. Camião-grua (exceto gruas móveis na aceção da parte A, ponto 5.7);

27. Veículo com plataforma para trabalho aéreo;

28. Veículo com torre de perfuração;

29. Reboque de piso rebaixado;

30. Veículo para transporte de vidros;

31. Veículo de combate a incêndios;

▼M4

32. Lona lateral rebatível;

▼B

99. Carroçaria não incluída na presente lista.

▼B

ANEXO II

REQUISITOS DE HOMOLOGAÇÃO UE DE VEÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES E UNIDADES TÉCNICAS

▼M4

PARTE I

Atos regulamentares para efeitos de homologação UE de veículos produzidos em séries ilimitadas

NOTAS EXPLICATIVAS

para o quadro relativo aos veículos produzidos em séries ilimitadas

X: É aplicável à categoria do veículo, à unidade técnica ou ao componente em conformidade com o ato regulamentar indicado.

IF: É aplicável apenas se o sistema, a unidade técnica ou o componente estiver montado no veículo na respetiva categoria de veículo

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO													
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	X											
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X									X
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144											X	
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X						
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144					X	X					X	X
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144					X	X			X	X		
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Compo-nente
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X							X	
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144											X	
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144				X	X	X						
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	X			X							X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Compo-nente
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE													
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X							X	
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	X	X	X	X	X						
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS													
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144											X	
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144												X
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144												X
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X			X	X		
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144												X
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS													
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	X	IF X	IF X	X	IF X	IF X					X	X
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						X
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144												X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144												X
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144												X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144												X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X											
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA													
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO													
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X								
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	X			X	X	X						

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Compo-nente
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	X											
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144				X	X	X						
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	X											
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X	X	
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X	X	X
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X		
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X									
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144		X	X									
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144			X									X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES													
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	X	X	X	X	X					X	
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X		X	X							X
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X		X	X							X
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009			X		X	X						
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009									X	X		

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Compo-nente
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X		X	X							
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X		X	X							
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Unidade técnica	Componente
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X						
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	X			X								
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	X			X								X
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*													
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.º e anexo X.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858, anexo IV Regulamento n.º 156 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

As entradas referentes a rubricas e domínios no quadro acima são aplicáveis para efeitos das informações a fornecer em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão, anexo II, parte III, a partir de 6 de dezembro de 2022 para as novas homologações de veículos completos e a partir de 6 de dezembro de 2024 para as homologações existentes.

A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/2144 é obrigatória; no entanto, não está prevista uma homologação separada nos termos desse regulamento, uma vez que representa a coleção de elementos isolados.

A conformidade com os elementos G2 a G12 é obrigatória, mas só está prevista uma única homologação, nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ou nos termos do Regulamento (CE) n.º 595/2009, consoante o âmbito de aplicação.

▼M4

Apêndice 1

NOTAS EXPLICATIVAS

dos quadros relativos aos veículos produzidos em pequenas séries

Os requisitos estabelecidos no quadro 1 para o «Regime de pequenas séries I» são aplicáveis, desde que:

— o modelo de veículo não se baseie nem seja derivado de um veículo produzido em grandes séries, incluindo os veículos destinados a mercados da UE ou de países terceiros; e

— o número combinado de unidades do fabricante de todos os modelos de veículos das categorias M e N matriculados, disponibilizados no mercado ou colocados em serviço anualmente na União não seja superior a 1 500.

Em todos os outros casos, aplicam-se os requisitos estabelecidos no quadro 1 para o «Regime de pequenas séries II» e no quadro 2.

X: A aplicação integral do ato regulamentar deve ser feita do seguinte modo:

a) É exigido um certificado de homologação;

b) Os ensaios e as verificações devem ser efetuados pelo serviço técnico ou pelo fabricante em conformidade com as condições estabelecidas nos artigos 67.º a 81.º;

c) O relatório de ensaio deve ser elaborado em conformidade com o anexo III;

d) Deve ser assegurada a conformidade da produção.

A: A aplicação do ato regulamentar deve ser feita do seguinte modo:

a) Todos os requisitos do ato regulamentar devem ser cumpridos, salvo indicação em contrário;

b) Não é exigido um certificado de homologação;

c) Os ensaios e as verificações devem ser efetuados pelo serviço técnico ou pelo fabricante em conformidade com as condições estabelecidas nos artigos 67.º a 81.º;

d) O relatório de ensaio deve ser elaborado em conformidade com o anexo III;

e) Deve ser assegurada a conformidade da produção.

B: A aplicação do ato regulamentar deve ser feita do seguinte modo:

Idêntica à prevista para a letra «A», excetuando que os ensaios e as verificações podem ser efetuados pelo próprio fabricante, sob reserva da anuência da entidade homologadora.

C: A aplicação do ato regulamentar deve ser feita do seguinte modo:

a) Os requisitos técnicos do ato regulamentar têm de ser cumpridos, mas com disposições transitórias diferentes;

b) Não é exigido um certificado de homologação;

c) Os ensaios e as verificações devem ser efetuados pelo serviço técnico ou pelo fabricante em conformidade com as condições estabelecidas nos artigos 67.º a 81.º;

d) O relatório de ensaio deve ser elaborado em conformidade com o anexo III;

e) Deve ser assegurada a conformidade da produção.

IF: Os sistemas, unidades técnicas ou componentes devem cumprir os requisitos se estiverem instalados no veículo.

n/a: Não aplicável

As disposições específicas estabelecidas nos quadros 1 e 2 não podem ser misturadas nem combinadas.

▼M4

Quadro 1

Atos regulamentares para efeitos de homologação UE de veículos de condução manual produzidos em pequenas séries nos termos do artigo 41.º

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO					
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	B a) Arranjo interior i) Requisitos relativos a raios e saliência de botões, puxadores e similares, controlos e arranjos interiores em geral. Os requisitos dos pontos 5.1 a 5.6 do Regulamento n.º 21 da ONU podem ser derrogados a pedido do fabricante. São aplicáveis os requisitos do ponto 5.2 do Regulamento n.º 21 da ONU, com exceção dos pontos 5.2.3.1, 5.2.3.2 e 5.2.4. ii) Ensaios de absorção de energia da parte superior do painel de bordo. Os ensaios de absorção de energia da parte superior do painel de bordo apenas devem ser efetuados quando o veículo não estiver equipado com, pelo menos, duas almofadas de ar frontais ou dois cintos de segurança estáticos de quatro pontos. iii) Ensaio de absorção de energia na parte posterior dos bancos: não aplicável	Fora do âmbito de aplicação	B	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
			b) Janelas, tetos de abrir e divisórias acionados eletricamente. São aplicáveis todos os requisitos do ponto 5.8 do Regulamento n.º 21 da ONU.			
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	B a) Requisitos gerais i) Especificações. São aplicáveis os requisitos do ponto 5.2 do Regulamento n.º 17 da ONU, com exceção do ponto 5.2.3. ii) Ensaios de resistência do encosto do banco e dos apoios de cabeça. São aplicáveis os requisitos do ponto 6.2 do Regulamento n.º 17 da ONU. iii) Ensaios de desbloqueamento e de regulação. O ensaio deve ser efetuado em conformidade com os requisitos do anexo 7 do Regulamento n.º 17 da ONU. b) Apoios de cabeça i) Especificações. São aplicáveis os requisitos dos pontos 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 e 5.12 do Regulamento n.º 17 da ONU, com exceção do ponto 5.5.2.	B	B	B

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
			ii) Ensaios de resistência dos apoios de cabeça. Deve ser efetuado o ensaio previsto no ponto 6.4 do Regulamento n.º 17 da ONU. c) Requisitos especiais relativos à proteção dos ocupantes contra a deslocação das bagagens. Os requisitos do anexo 9 do Regulamento n.º 17 da ONU podem ser derrogados a pedido do fabricante.			
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Requisitos de instalação B	a) Componentes X b) Requisitos de instalação B	a) Componentes X b) Requisitos de instalação B	a) Componentes X b) Requisitos de instalação B
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	B	IF B	B	IF B

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	B a) Reservatórios de combustível líquido b) Instalação no veículo	B a) Reservatórios de combustível líquido b) Instalação no veículo	B a) Reservatórios de combustível líquido b) Instalação no veículo	B a) Reservatórios de combustível líquido b) Instalação no veículo
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	B É aplicável aos veículos equipados com almofadas de ar frontais. O fabricante pode escolher cumprir o ponto A21 Colisão frontal em toda a largura. Os veículos não equipados com almofadas de ar devem cumprir o disposto no ponto A22 Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão (na totalidade)	B É aplicável aos veículos equipados com almofadas de ar frontais. O fabricante pode escolher cumprir o ponto A21 Colisão frontal em toda a largura. Os veículos não equipados com almofadas de ar devem cumprir o disposto no ponto A22 Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão (na totalidade) Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal parcial se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.	B	B Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal parcial se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	B Com caráter voluntario	B Com caráter voluntario Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal em toda a largura se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.	B	B Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal em toda a largura se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	B É aplicável aos veículos que não cumpram o disposto no ponto A20 Colisão frontal parcial ou no ponto A21 Colisão frontal em toda a largura	B É aplicável aos veículos que não cumpram o disposto no ponto A20 Colisão frontal parcial ou no ponto A21 Colisão frontal em toda a largura	B	B
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	B O ensaio A é exigido para veículos com uma massa máxima admissível igual ou superior a 1 500 kg se não tiver sido demonstrada a conformidade com os pontos A20 Colisão frontal parcial, A21 Colisão frontal em toda a largura ou A22 Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão. O ensaio C só é exigido para os veículos com cabina separada. Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão da cabina se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.	Fora do âmbito de aplicação	B Considera-se o ensaio A cumprido mediante A20 Colisão frontal parcial, A21 Colisão frontal em toda a largura ou A22 Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão. O ensaio C só é exigido para os veículos com cabina separada. Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão da cabina se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	B Ensaio com a cabeça factícia O fabricante deve facultar ao serviço técnico informações adequadas sobre uma eventual colisão da cabeça do manequim contra a estrutura do veículo ou as vidraças laterais, se estas forem de vidro laminado.	B Ensaio com a cabeça factícia O fabricante deve facultar ao serviço técnico informações adequadas sobre uma eventual colisão da cabeça do manequim contra a estrutura do veículo ou as vidraças laterais, se estas forem de vidro laminado.	B	B Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão lateral se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
			Se se demonstrar que essa colisão é provável, deve ser realizado o ensaio parcial recorrendo ao ensaio com a cabeça factícia descrito no ponto 3.1 do anexo 8 do Regulamento n.º 95 da ONU, e o critério especificado no ponto 5.2.1.1 do Regulamento n.º 95 da ONU deve ser cumprido. Com a anuência do serviço técnico, o procedimento de ensaio descrito no anexo 4 do Regulamento n.º 21 da ONU pode ser usado em alternativa ao ensaio mencionado no Regulamento n.º 95 da ONU. Em alternativa, pode ser efetuado um ensaio à escala real em conformidade com o Regulamento n.º 95 da ONU.	Se se demonstrar que essa colisão é provável, deve ser realizado o ensaio parcial recorrendo ao ensaio com a cabeça factícia descrito no ponto 3.1 do anexo 8 do Regulamento n.º 95 da ONU, e o critério especificado no ponto 5.2.1.1 do Regulamento n.º 95 da ONU deve ser cumprido. Com a anuência do serviço técnico, o procedimento de ensaio descrito no anexo 4 do Regulamento n.º 21 da ONU pode ser usado em alternativa ao ensaio mencionado no Regulamento n.º 95 da ONU. Em alternativa, pode ser efetuado um ensaio à escala real em conformidade com o Regulamento n.º 95 da ONU. Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão lateral se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí		de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
				resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.		
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B	B Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão lateral contra um poste se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B	B Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão traseira se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	n/a	n/a	n/a	n/a
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE					
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034	C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2028	IF B Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2028	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo. Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2028	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo. Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2028
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B	B
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2028	B	B Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2028
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B	a) Componentes X b) Instalação B
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	B Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	B Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	B Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	B Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	B Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	B Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	B Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	B Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Instalação no veículo B	a) Componentes X b) Instalação no veículo B	a) Componentes X b) Instalação no veículo B	a) Componentes X b) Instalação no veículo B

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	A	A	A	A
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS					
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo.	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo.

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B	B
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B	B
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo.	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo.

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B	B
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS					
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	a) Componentes X b) Instalação no veículo B	a) Componentes X b) Instalação no veículo B	a) Componentes X b) Instalação no veículo B	a) Componentes X b) Instalação no veículo B

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	A Pode aplicar-se o disposto no ponto 8.3.1.1.1 do Regulamento n.º 116 da ONU em vez do disposto no ponto 8.3.1.1.2 desse regulamento, independentemente do tipo de grupo motopropulsor. SAV: a) Componentes X b) Instalação B	A Pode aplicar-se o disposto no ponto 8.3.1.1.1 do Regulamento n.º 116 da ONU em vez do disposto no ponto 8.3.1.1.2 desse regulamento, independentemente do tipo de grupo motopropulsor. SAV: a) Componentes X b) Instalação B	A Pode aplicar-se o disposto no ponto 8.3.1.1.1 do Regulamento n.º 116 da ONU em vez do disposto no ponto 8.3.1.1.2 desse regulamento, independentemente do tipo de grupo motopropulsor. SAV: a) Componentes X b) Instalação B	A Pode aplicar-se o disposto no ponto 8.3.1.1.1 do Regulamento n.º 116 da ONU em vez do disposto no ponto 8.3.1.1.2 desse regulamento, independentemente do tipo de grupo motopropulsor. SAV: a) Componentes X b) Instalação B
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	B Apenas para veículos equipados com sistema de manutenção na via de trânsito, controlo adaptativo da velocidade de cruzeiro ou outros sistemas similares	B Apenas para veículos equipados com sistema de manutenção na via de trânsito, controlo adaptativo da velocidade de cruzeiro ou outros sistemas similares	B	B
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo.	B Não exigido para os veículos sem para-brisas, com para-brisas rebatível ou com para-brisas em que a distância vertical máxima entre o bordo superior e o bordo inferior da superfície transparente não exceda 300 mm (excluindo zonas de bandas para-sol com menos de 70% de transparência, zonas pontilhadas, texto, gráficos e ranhuras transparentes para as linhas de visão regulamentares) e em que o ponto R do lugar do condutor não se encontre a mais de 450 mm do nível do solo.
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	B Devem ser instaladas luzes de circulação diurna nos modelos de veículo novos.	B Devem ser instaladas luzes de circulação diurna nos modelos de veículo novos.	B Devem ser instaladas luzes de circulação diurna nos modelos de veículo novos.	B Devem ser instaladas luzes de circulação diurna nos modelos de veículo novos.
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	B Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	B Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	B	B
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	IF B	IF B
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA					
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B	B
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	IF B	IF B
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	B	B
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	Ainda não existem quaisquer requisitos	IF B	Ainda não existem quaisquer requisitos
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	Ainda não existem quaisquer requisitos	IF B	Ainda não existem quaisquer requisitos

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO					
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	B Declaração de conformidade	B Declaração de conformidade	B Declaração de conformidade	B Declaração de conformidade
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	B a) Requisitos gerais (ponto 5 do Regulamento n.º 11 da ONU). São aplicáveis todos os requisitos. b) Requisitos de desempenho (ponto 6 do Regulamento n.º 11 da ONU). São aplicáveis apenas os requisitos dos pontos 6.1.5.4 e 6.3 do Regulamento n.º 11 da ONU.	B a) Requisitos gerais (ponto 5 do Regulamento n.º 11 da ONU). São aplicáveis todos os requisitos. b) Requisitos de desempenho (ponto 6 do Regulamento n.º 11 da ONU). São aplicáveis apenas os requisitos dos pontos 6.1.5.4 e 6.3 do Regulamento n.º 11 da ONU.	B	B

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	B a) Especificações gerais. São aplicáveis os requisitos do ponto 5 do Regulamento n.º 26 da ONU. b) Especificações particulares. São aplicáveis os requisitos do ponto 6 do Regulamento n.º 26 da ONU.	Fora do âmbito de aplicação	B a) Especificações gerais. São aplicáveis os requisitos do ponto 5 do Regulamento n.º 26 da ONU. b) Especificações particulares. São aplicáveis os requisitos do ponto 6 do Regulamento n.º 26 da ONU.	Fora do âmbito de aplicação
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	B a) Especificações gerais. São aplicáveis os requisitos do ponto 5 do Regulamento n.º 61 da ONU. b) Especificações particulares. São aplicáveis os requisitos do ponto 6 do Regulamento n.º 61 da ONU.	Fora do âmbito de aplicação	B a) Especificações gerais. São aplicáveis os requisitos do ponto 5 do Regulamento n.º 61 da ONU. b) Especificações particulares. São aplicáveis os requisitos do ponto 6 do Regulamento n.º 61 da ONU.
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	B	Fora do âmbito de aplicação	B	Fora do âmbito de aplicação
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	B	Fora do âmbito de aplicação	B
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	B O ensaio de capacidade de arranque em subida previsto no anexo XIII, parte 2, secção B, ponto 5, do Regulamento (UE) 2021/535 pode ser objeto de derrogação a pedido do fabricante.	B O ensaio de capacidade de arranque em subida previsto no anexo XIII, parte 2, secção B, ponto 5, do Regulamento (UE) 2021/535 pode ser objeto de derrogação a pedido do fabricante.	B	B
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF a) Componentes X b) Instalação B	IF a) Componentes X b) Instalação B	IF a) Componentes X b) Instalação B	IF a) Componentes X b) Instalação B
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	Fora do âmbito de aplicação	A
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES					
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	A	A	A	A
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A Se o fabricante do veículo utilizar um motor de outro fabricante, aceitam-se dados de ensaio do fabricante do motor desde que o sistema de gestão do motor seja idêntico (isto é, tenha, pelo menos, a mesma unidade de controlo eletrónico). O ensaio de potência pode ser realizado num banco dinamométrico, tendo em conta a perda de potência na transmissão.	A Se o fabricante do veículo utilizar um motor de outro fabricante, aceitam-se dados de ensaio do fabricante do motor desde que o sistema de gestão do motor seja idêntico (isto é, tenha, pelo menos, a mesma unidade de controlo eletrónico). O ensaio de potência pode ser realizado num banco dinamométrico, tendo em conta a perda de potência na transmissão.	A	A
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A	A	A	A

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	A Se o fabricante do veículo utilizar um motor de outro fabricante, aceitam-se dados de ensaio do fabricante do motor desde que o sistema de gestão do motor seja idêntico (isto é, tenha, pelo menos, a mesma unidade de controlo eletrónico). O ensaio de potência pode ser realizado num banco dinamométrico, tendo em conta a perda de potência na transmissão.	A Se o fabricante do veículo utilizar um motor de outro fabricante, aceitam-se dados de ensaio do fabricante do motor desde que o sistema de gestão do motor seja idêntico (isto é, tenha, pelo menos, a mesma unidade de controlo eletrónico). O ensaio de potência pode ser realizado num banco dinamométrico, tendo em conta a perda de potência na transmissão.	A	A
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A	A	A	A
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A	A	A	A
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	O veículo deve ser equipado com um sistema OBD concebido, fabricado e instalado de modo a permitir identificar os tipos de deterioração ou de mau funcionamento ao longo de todo o ciclo de vida do veículo e registar, no mínimo, o mau funcionamento do sistema de gestão do motor. A interface OBD deve ser capaz de comunicar com as ferramentas de diagnóstico comuns.	O veículo deve ser equipado com um sistema OBD concebido, fabricado e instalado de modo a permitir identificar os tipos de deterioração ou de mau funcionamento ao longo de todo o ciclo de vida do veículo e registar, no mínimo, o mau funcionamento do sistema de gestão do motor. A interface OBD deve ser capaz de comunicar com as ferramentas de diagnóstico comuns.	A	A
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A

▼M4

			Regime de pequenas séries I		Regime de pequenas séries II	
Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	N_1	M_1	N_1
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	A	A
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	A	A	A	A
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*					
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X	X	X	X
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858 Regulamento n.º 156 da ONU	X	X	X	X

▼M4

Quadro 2

Atos regulamentares para efeitos de homologação UE de veículos totalmente automatizados (na aceção do artigo 3.º, n.º 22, do Regulamento (UE) 2019/2144) produzidos em pequenas séries nos termos do artigo 41.º

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO					
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	X para o modo de condução manual. A para o modo de condução totalmente automatizada	Todas as janelas, tetos de abrir e divisórias internas utilizáveis pelos ocupantes devem estar equipados com um dispositivo de autoinversão que torne redundante um interruptor comandado pelo condutor. No caso dos veículos bidirecionais (ou seja, veículos sem distinção retaguarda/dianteira e que podem ser conduzidos em ambos os sentidos), os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A	X	Para os veículos sem lugar de condutor, qualquer banco na primeira fila de bancos deve ser considerado um banco de passageiro da frente. Os pontos 5.1.6.2.1 e 5.1.6.2.2 do Regulamento n.º 14 da ONU não são aplicáveis.
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A	X	Para os veículos sem lugar de condutor, qualquer banco na primeira fila de bancos deve ser considerado um banco de passageiro da frente.
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A	X	Para os veículos sem lugar de condutor, qualquer banco na primeira fila de bancos deve ser considerado um banco de passageiro da frente. O sinal de aviso de cinto de segurança deve ser transmitido ao sistema de condução automatizada (ADS) e ao operador de intervenção à distância (se aplicável), tal como definido no ►C2 Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 da Comissão [1] ◄
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	

[1] Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 da Comissão, de 5 de agosto de 2022, que estabelece regras de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere a procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação do sistema de condução automatizada (ADS) de veículos totalmente automatizados (JO L 221, 26.8.2022, p. 1)

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X	X	
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X	X	
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X	X	
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	X A (para veículos bidirecionais)	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	X A (para veículos bidirecionais)	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	X A (para veículos bidirecionais)	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	A indicação de mau funcionamento ou de avaria exigida deve ser substituída por um sinal transmitido ao sistema de condução automatizada e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Os requisitos relativos ao habitáculo não são aplicáveis aos veículos N sem passageiros. As indicações normalmente dadas ao condutor devem ser enviadas ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	Não aplicável	A n/a para veículos a velocidade inferior a 30 km/h	X	O ponto «R» do condutor é considerado o ponto «R» do passageiro mais avançado. Se o veículo não tiver volante ou grupo de pedais, o posicionamento do volante e do grupo de pedais não deve ser tido em conta. Se o veículo não incluir um lugar do condutor e/ou um lugar do cocondutor, estas posições não devem ser ensaiadas. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A n/a para veículos a velocidade inferior a 30 km/h	X	O ponto «R» do condutor é considerado o ponto «R» do passageiro mais avançado. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X	
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Equipamento	Equipamento	
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A n/a para veículos a velocidade inferior a 30 km/h	X	O ensaio de colisão deve ser efetuado do lado ou dos lados acordados entre o fabricante e a entidade homologadora. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A n/a para veículos a velocidade inferior a 30 km/h	X	O ponto «R» do lugar do condutor é considerado o ponto «R» do lugar do passageiro mais avançado. O ensaio dinâmico de colisão lateral contra um poste deve ser efetuado do lado ou dos lados acordados entre o fabricante e a entidade homologadora. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	n/a	A	X (para o modo de condução manual) A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Para o modo de condução totalmente automatizada, o ADS assegura a funcionalidade.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE					
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	X A (para veículos bidirecionais)	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X A (para veículos bidirecionais)	X A (para veículos bidirecionais)	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade que deve ser gerida pelo ADS)	
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A	X	O ponto 4.1.3 do anexo 24 não é aplicável (nenhum ponto R disponível em relação à instalação do para-brisas). Qualquer superfície vidrada exterior virada para a frente deve ser considerada como para-brisas. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	X	X	
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS					
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	No entanto, são aplicáveis os requisitos de base para a direção (mecânica): — os requisitos aplicáveis ao comando da direção (por exemplo, esforço máximo sobre o comando da direção) não são aplicáveis; — as disposições em matéria de avarias e o desempenho em 5.3 não são relevantes se não houver condutor, mas a notificação de avaria deve ser disponibilizada (digitalmente) ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). — É obrigatório o cumprimento das disposições do anexo 6 — sistemas eletrónicos complexos — e as mesmas podem ser abrangidas pelo conceito de segurança do ADS. O ADS deve ocupar-se das tarefas atribuídas ao condutor e ao sistema de assistência à direção do condutor.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo totalmente automatizado)	Ativação dos travões gerida pelo ADS em substituição do condutor e dos sistemas de assistência ao condutor. Cada veículo deve estar equipado, se for caso disso, com: — um sistema de travagem de serviço — um sistema de travagem de emergência — um sistema de travagem de estacionamento — um sistema de travagem auxiliar (para as categorias de veículos abrangidas pelo Regulamento n.º 13 da ONU) Continuam a ser aplicáveis todos os anexos do Regulamento n.º 13 da ONU, com exceção do anexo 5 (Disposições adicionais aplicáveis a determinados veículos conforme especificado no ADR).

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
						Todos os desempenhos gerados pela força muscular (por exemplo, travão de emergência) devem ser substituídos por uma fonte alternativa. (a executar pelo ADS — é necessário um modo de ensaio especial). Questão da avaria a cobrir (condutor não é solução de recurso). Todos os avisadores, indicadores, avisos e informações em conformidade com o Regulamento n.º 13 da ONU ou o Regulamento n.º 13-H da ONU (dependendo da categoria do veículo) devem ser enviados ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). Se o Regulamento n.º 13 da ONU exigir mais do que um comando (por exemplo, ponto 5.2.1.2.1), este deve ser substituído por duas fontes de energia independentes, p. ex., o travão de serviço e o travão de estacionamento devem ser ativados por atuadores com reservas de energia, acionadores e atuadores lógicos independentes. O conceito de segurança do ADS deve abranger os sistemas eletrónicos do sistema de travagem (incluindo as interfaces e as interações com quaisquer outros sistemas eletrónicos do veículo afetados). O ADS ocupa-se das tarefas atribuídas ao condutor e aos sistemas de assistência à travagem.
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	n/a (funcionalidade gerida pelo ADS)	X para o modo de condução manual Não aplicável ao modo de condução totalmente automatizada (funcionalidade gerida pelo ADS)	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo totalmente automatizado)	No caso de veículos equipados com um Sistema de Alerta de Rodagem sem Pressão, o sinal de aviso e o sinal de anomalia de rodagem sem pressão devem ser substituídos por sinais transmitidos ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O sinal de aviso deve ser enviado ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O sinal de aviso deve ser enviado ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X	Não é exigido o rótulo avisador da velocidade máxima (no veículo). O ADS não deve exceder a velocidade máxima dos pneus prescrita pelo fabricante do veículo.
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS					
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Modo de ensaio necessário. Para além dos requisitos dos ensaios de compatibilidade eletromagnética CEM descritos nos anexos 4 a 22 do Regulamento n.º 10 da ONU, deve seguir-se o seguinte procedimento antes e durante os ensaios de CEM iniciais: 1. Quando um veículo totalmente automatizado com um ADS é sujeito a um ensaio de EMC, as funções do ADS devem ser ligadas e funcionar também em modo ativo. No entanto, podem observar-se algumas limitações em caso de utilização. Por conseguinte, antes de realizar o ensaio de CEM, a entidade homologadora deve ser consultada sobre o programa de ensaio para dar o seu acordo à proposta de critérios de aprovação/rejeição apresentados pelo laboratório de CEM em conformidade com o ponto 6.1.2 do Regulamento n.º 10 da ONU. Antes de proceder aos ensaios, o serviço técnico, em conjunto com o fabricante, tem de preparar um plano de ensaios que contenha, pelo menos, o modo de funcionamento, as funções estimuladas e monitorizadas, os critérios de aprovação/rejeição e as emissões a analisar.

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
						2. O fabricante do veículo ou do subconjunto elétrico/ /eletrónico (SCE) deve preencher as informações em conformidade com o Regulamento n.º 10 da ONU, anexo 2A ou 2B. O laboratório de CEM deve disponibilizar esta informação em anexo ao relatório de ensaio. 3. Caso seja utilizada uma intervenção à distância que possa influenciar o comportamento do veículo, a intervenção à distância deve fazer parte do plano de ensaios de CEM. 4. Se for necessário, durante o ensaio inicial, instalar blocos de ferrite ou folhas de alumínio em vários elementos para passarem nos ensaios de CEM, fica demonstrado que a conceção da CEM era ineficaz e potencialmente propensa a variações. Por conseguinte, os ensaios iniciais nunca podem ser utilizados para uma nova revisão ou extensão para outros veículos ou para acrescentar/alterar SCE (subconjuntos eletrónicos) ao veículo/dispositivo em ensaio.
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Os requisitos não são aplicáveis, mas o sinal de velocidade deve ser enviado para o ADS
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O sinal do conta-quilómetros deve ser enviado para o ADS
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual) A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Modo de ensaio necessário. A gestão e a limitação da velocidade devem ser asseguradas pelo ADS.
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada) (funcionalidade gerida pelo ADS)	
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Em caso de sobreaquecimento de uma ou mais partes do sistema de aquecimento do habitáculo, a temperatura das partes não pode exceder 110 °C (70 °C para a categoria M_2 e 80 °C para a categoria M_3). A ativação e a regulação do sistema de aquecimento podem ser geridos pelo ADS e/ou pelos passageiros ou pelo operador de intervenção à distância (se aplicável).
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Os requisitos são os mesmos, mas, em caso de mau funcionamento, as informações devem ser enviadas ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). A ativação das luzes é gerida pelo ADS. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos, salvo se forem incompatíveis com a utilização e com o acordo da entidade homologadora.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O comando do limpa-faróis é gerido pelo ADS.
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo totalmente automatizado)	Fora do âmbito de aplicação
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA					
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X (para o modo de condução manual). n/a (para o modo de condução totalmente automatizada)	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	X	
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A para o modo de condução totalmente automatizada X para o modo de condução manual	Os elementos específicos dos dados do ADS são abrangidos pelo ►C2 Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 ◄.
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	Abrangido pelo ►C2 Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 ◄.
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	Abrangido pelo ►C2 Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 ◄.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	Abrangido pelo ►C2 Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 ◄.
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO					
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos, salvo se forem incompatíveis com a utilização e com o acordo da entidade homologadora.
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O ADS deve também ser sujeito a ensaio quanto à manobrabilidade (marcha-atrás). O ADS deve ocupar-se das tarefas atribuídas ao condutor (por exemplo, ativação da marcha-atrás).

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O sinal visual do sistema de aviso de fecho das portas deve ser substituído por um sinal transmitido ao ADS e ao operador de intervenção remota (se aplicável). O equipamento das portas laterais com dispositivos de bloqueio está sujeito à discrição do fabricante. Os comandos principais das portas, normalmente acessíveis ao condutor, teriam de ser acessíveis a partir de um lugar sentado primário (se aplicável) ou adjacente a cada porta. O ADS deve garantir que o veículo só possa mover-se se as portas estiverem fechadas.
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	A	X	X	Os requisitos de acesso aos veículos não se aplicam na ausência de cabina do veículo.
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Os sensores instalados no veículo com ADS que sejam necessários para realizar a tarefa de condução dinâmica podem ser excluídos do mesmo modo que os dispositivos dos sistemas com câmara/monitor se cumprirem os requisitos gerais aplicáveis aos dispositivos com câmara/monitor previstos no ponto 6.2.2.1 do Regulamento n.º 46 da ONU. Caso não haja lugar do condutor, o ponto «R» do condutor referido é considerado o ponto «R» do lugar do passageiro mais avançado.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
						No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	Os sensores instalados no veículo com ADS que sejam necessários para realizar a tarefa de condução dinâmica podem ser excluídos do mesmo modo que os dispositivos dos sistemas com câmara/monitor se cumprirem os requisitos gerais aplicáveis aos dispositivos com câmara/monitor previstos no ponto 6.2.2.1 do Regulamento n.º 46 da ONU. Caso não haja lugar do condutor, o ponto «R» do condutor referido é considerado o ponto «R» do lugar do passageiro mais avançado. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X A para veículos bidirecionais	X A para veículos bidirecionais	X	No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo totalmente automatizado)	Plenamente aplicável. No caso dos veículos bidirecionais, os requisitos devem ser cumpridos em ambos os sentidos. São admitidos requisitos alternativos que conduzam a um nível de segurança equivalente a contento da entidade homologadora se o cumprimento de todos os requisitos em ambos os sentidos for incompatível com a utilização bidirecional.
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A.	A (para o modo totalmente automatizado) X (para o modo de condução manual).	A massa em ordem de marcha exclui a massa do condutor se não operador a bordo. Os sensores do ADS colocados acima de 2 metros não estão incluídos nas dimensões máximas em conformidade com o disposto no anexo XIII do Regulamento (UE) 2021/535.
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	A indicação ao condutor de que o engate mecânico está bloqueado/desbloqueado deve ser dirigida ao ADS e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Os veículos totalmente automatizados destinados ao transporte de mercadorias perigosas não podem ser homologados.
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo totalmente automatizado)	Os autocarros abertos e os tróleis estão excluídos do âmbito de aplicação. Em geral, as tarefas normalmente previstas para o condutor nos termos do Regulamento n.º 107 da ONU são abrangidas pelo conceito de segurança do ADS. Não são aplicáveis os requisitos dos pontos 7.2.2.1.1, 7.2.2.1.2 e 7.2.2.1.3 definidos no anexo 3 do Regulamento n.º 107 da ONU. Todas as informações exigidas normalmente mostradas ou assinaladas ao condutor ou as informações aos passageiros em caso de emergência devem ser transferidas para o ADS, o operador de bordo e o operador de intervenção à distância (por exemplo, sistema de extinção de incêndios). O ADS deve ocupar-se das portas motorizadas. O ADS deve ocupar-se da reação ao fogo como parte do conceito de segurança do ADS (por exemplo, manobras de emergência e transferência para o estado de segurança), sendo as portas desbloqueadas automaticamente quando for seguro fazê-lo.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
						Em caso de emergência, o ADS deve ocupar-se do sistema de iluminação de emergência enquanto parte do conceito de segurança do ADS. Uma vez ativado, o sistema de iluminação de emergência deve permanecer ativo durante, pelo menos, 30 minutos. Esta função ativa deve também ser mostrada ao operador de intervenção à distância, que poderá desativar o sistema de iluminação de emergência. Com o ADS em funcionamento, o sistema de rebaixamento deve ser acionado automaticamente para atingir a altura de degrau exigida. O sistema de prevenção deve também fazer parte do conceito de segurança do ADS, a fim de impedir que, durante o movimento de rebaixamento, os pés ou as pernas dos passageiros que entram no veículo fiquem bloqueados debaixo do veículo.
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	X	X	
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	X	X	
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES					
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	Modo de ensaio necessário. O fabricante define as modalidades de realização do ensaio em conformidade com a justificação técnica de comum acordo com o serviço técnico. Para efeitos da homologação, é tido em conta o valor mais elevado medido em modo manual e/ou autónomo.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
						Os veículos com níveis sonoros globais conformes com os requisitos do ponto 6.2.8 do Regulamento UNECE n.º 138(1), com uma margem de +3 dB(A), não têm de estar equipados com um sistema de aviso sonoro do veículo (AVAS). Os requisitos estabelecidos no ponto 6.2.8 do mesmo regulamento para bandas de um terço de oitava e os requisitos estabelecidos no ponto 6.2.3 do mesmo regulamento para a mudança de frequências, tal como definida no ponto 2.4 do mesmo regulamento («mudança de frequências»), não são aplicáveis a esses veículos para determinar a necessidade de um AVAS, independentemente de serem conduzidos em modo manual ou autónomo durante o ensaio. O ponto R do banco do condutor deve ser considerado o ponto R mais baixo dos bancos de passageiros na 1.ª fila de bancos. Procedimento de ensaio utilizado/disposição especial a registar no relatório de ensaio.
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O fabricante deve definir um modo de ensaio para permitir o ensaio num banco dinamométrico e comunicar o método às entidades homologadoras competentes. O sistema de aviso e persuasão do condutor exigido deve ser substituído por sinais transmitidos ao sistema de condução automatizada e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). Deve ser claramente indicado ao operador de intervenção à distância quando será ativada a persuasão.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução totalmente automatizada)	O fabricante deve definir um modo de ensaio para permitir o ensaio num banco dinamométrico e comunicar o método às entidades homologadoras competentes.
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução automatizada)	O sistema de aviso e persuasão do condutor exigido deve ser substituído por sinais transmitidos ao sistema de condução automatizada e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). Deve ser claramente indicado ao operador de intervenção à distância quando será ativada a persuasão.
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução automatizada)	O fabricante deve definir um modo de ensaio a fim de executar o procedimento de ensaio de verificação e comunicar o método às entidades homologadoras competentes.
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução automatizada)	O fabricante deve definir um modo de ensaio para permitir o ensaio em estrada e comunicar o método às entidades homologadoras competentes. O sistema de aviso e persuasão do condutor exigido deve ser substituído por sinais transmitidos ao sistema de condução automatizada e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). Deve ser claramente indicado ao operador de intervenção à distância quando será ativada a persuasão.
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	X (para o modo de condução manual).	O fabricante deve definir um modo de ensaio para permitir o ensaio em estrada e comunicar o método às entidades homologadoras competentes.
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X	X	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução automatizada)	O fabricante deve definir um modo de ensaio para permitir o ensaio num banco dinamométrico e comunicar o método às entidades homologadoras competentes. O sistema de aviso e persuasão do condutor exigido deve ser substituído por sinais transmitidos ao sistema de condução automatizada e ao operador de intervenção à distância (se aplicável). Deve ser claramente indicado ao operador de intervenção à distância quando será ativada a persuasão.
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	A	A	X (para o modo de condução manual). A (para o modo de condução automatizada)	O indicador de anomalias exigido deve ser substituído por um sinal transmitido ao sistema de condução automatizada e ao operador de intervenção à distância (se aplicável).»
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar (o âmbito de aplicação do ato regulamentar mantém-se inalterado)	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2 e N_3 sem banco do condutor e sem ocupantes	Veículos totalmente automatizados das categorias N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3 sem banco do condutor, com ocupantes	Veículos bimodais veículos com banco do condutor concebidos e construídos para serem conduzidos pelo condutor no «modo de condução manual» e para serem conduzidos pelo sistema de condução automatizada (ADS) sem qualquer supervisão do condutor no «modo de condução totalmente automatizada»	Disposições específicas a aplicar se for utilizada a letra A (ou seja, a homologação não é possível nos termos do ato regulamentar porque este ainda não inclui requisitos específicos para veículos totalmente automatizados) Não é aplicável qualquer disposição se a categoria do veículo não estiver abrangida pelo âmbito de aplicação do ato regulamentar de base.
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	X	X	X	
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	n/a	X	X	
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*					
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X	X	X	
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858 Regulamento n.º 156 da ONU	X	X	X	

▼B

Apêndice 2

Requisitos de homologação UE de veículos individuais nos termos do artigo 44.º

1. APLICAÇÃO

Para efeitos da aplicação do presente apêndice, considera-se que um veículo é novo quando:

a) Nunca foi anteriormente matriculado; ou

b) Aquando da apresentação do pedido de homologação de veículos individuais, tinha sido matriculado há menos de seis meses.

Considera-se que um veículo está matriculado quando tiver obtido uma autorização administrativa permanente, temporária ou de curto prazo para a entrada em circulação no trânsito rodoviário, um processo que implica a sua identificação e a emissão de um número de matrícula ([1]).

([1]) Na ausência de um documento de matrícula, a autoridade competente pode socorrer-se de documentos disponíveis que provem a data de fabrico ou a primeira compra.

2. DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS

2.1. Categorização do veículo

Os veículos são categorizados de acordo com os critérios definidos no anexo I.

a) O número efetivo de lugares sentados é tido em consideração; e

b) A massa máxima tecnicamente admissível é a massa máxima declarada pelo fabricante no país de origem e indicada na documentação oficial.

Quando não for possível determinar com facilidade a categoria do veículo devido à conceção da carroçaria, aplicam-se as condições enunciadas no anexo I.

2.2. Requisitos de homologação de veículos individuais

a) O requerente apresenta um pedido à entidade homologadora, acompanhado de toda a documentação pertinente necessária à tramitação do procedimento de homologação.

Se a documentação apresentada estiver incompleta ou tiver sido falsificada ou forjada, o pedido de homologação é rejeitado.

b) Só pode ser apresentado um único pedido para um determinado veículo e num único Estado-Membro. A entidade homologadora pode exigir ao requerente uma declaração escrita de que só será apresentado um único pedido no Estado-Membro da entidade homologadora.

Por «determinado veículo», entende-se um veículo físico cujo NIV está claramente identificado.

Todavia, qualquer requerente pode solicitar uma homologação UE de veículos individuais noutro Estado-Membro em relação a outro veículo que tenha características técnicas idênticas ou semelhantes às do veículo ao qual tenha sido concedida a homologação UE de veículo individual.

c) O modelo de formulário do pedido e a forma de apresentar o dossiê são determinados pela entidade homologadora.

Os dados pedidos respeitantes ao veículo só podem consistir numa seleção adequada das informações incluídas no anexo I.

d) Os requisitos técnicos a satisfazer são os enunciados no ponto 4.

▼B

Os requisitos técnicos são os aplicáveis aos veículos pertencentes a um modelo de veículo correntemente em produção na data da apresentação do pedido.

e) No que respeita aos ensaios exigidos nos termos dos atos regulamentares enumerados no presente anexo, o requerente fornece uma declaração de conformidade com normas ou regulamentos internacionais reconhecidos. A declaração em causa só pode ser emitida pelo fabricante.

Uma «declaração de conformidade» é uma declaração emitida pelo serviço ou departamento da organização do fabricante que está devidamente autorizado a assumir a plena responsabilidade jurídica deste no que diz respeito à conceção e à construção de um veículo.

Os atos regulamentares em relação aos quais tem de ser apresentada essa declaração são os referidos no ponto 4.

Nos casos em que uma declaração de conformidade possa suscitar incertezas, pode ser solicitado ao requerente que obtenha do fabricante um elemento de prova, nomeadamente um relatório de ensaio, a fim de corroborar a declaração do fabricante.

2.3. Serviços técnicos responsáveis pelas homologações de veículos individuais

a) Os serviços técnicos responsáveis pelas homologações individuais de veículos enquadram-se na categoria A, descrita no artigo 68.º, n.º 1.

b) Em derrogação do requisito de demonstrar a conformidade com as normas enumeradas no apêndice 1 do anexo III, os serviços técnicos devem cumprir as seguintes normas:

i) EN ISO/IEC 17025:2005: quando efetuam eles próprios os ensaios,

ii) EN ISO/IEC 17020:2012: quando verificam a conformidade do veículo com os requisitos enunciados no presente apêndice;

c) Sempre que ensaios específicos que requeiram competências específicas tenham de ser efetuados a pedido do requerente, são efetuados por um dos serviços técnicos notificados à Comissão à escolha do requerente.

2.4. Relatórios de ensaio

a) Os relatórios de ensaio são elaborados em conformidade com o ponto 5.10.2 da norma EN ISO/CEI 17025:2005.

b) Os ensaios são redigidos numa das línguas da União, a determinar pela entidade homologadora.

Sempre que, em aplicação do ponto 2.3, alínea c), um relatório de ensaio tenha sido estabelecido num Estado-Membro diferente daquele ao qual foi confiada a homologação individual, a entidade homologadora pode solicitar ao requerente uma tradução fiel do relatório de ensaio.

c) Os relatórios de ensaio devem incluir uma descrição do veículo ensaiado, incluindo a respetiva identificação. As peças que desempenham um papel importante no que diz respeito aos resultados dos ensaios devem ser descritas e o respetivo número de identificação comunicado.

d) A pedido do requerente, pode ser apresentado um relatório de ensaio respeitante a um sistema relacionado com um determinado veículo, quer pelo mesmo requerente quer por outro, para efeitos da homologação de outro veículo individual.

▼B

Nesse caso, a entidade homologadora garante que as características técnicas do veículo são devidamente inspecionadas com base no relatório de ensaio.

A inspeção do veículo e a documentação que acompanha o relatório de ensaio devem demonstrar que o veículo para o qual é solicitada a homologação de veículo individual tem as mesmas características que o veículo descrito no relatório.

e) Só podem ser apresentadas cópias autenticadas de um relatório de ensaio.

f) Os relatórios de ensaio referidos na alínea d), não incluem os relatórios redigidos para efeitos da concessão da homologação de veículos individuais.

2.5. No âmbito do procedimento de homologação de veículos individuais, cada veículo é inspecionado fisicamente pelo serviço técnico.

Não são permitidas quaisquer isenções a este princípio.

2.6. Se a entidade homologadora considerar que o veículo cumpre os requisitos técnicos especificados no presente apêndice e é conforme com a descrição contida no pedido, concede a homologação, nos termos do artigo 44.º.

2.7. O certificado de homologação é estabelecido de acordo com o artigo 44.º.

2.8. A entidade homologadora conserva registos de todas as homologações concedidas ao abrigo do artigo 44.º.

3. REVISÃO DOS REQUISITOS TÉCNICOS

A lista de requisitos técnicos incluída no ponto 4 é regularmente revista para ter em conta os resultados dos trabalhos de harmonização em curso no Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP.29), em Genebra, bem como a evolução da legislação nos países terceiros.

4. REQUISITOS TÉCNICOS

Parte I: Veículos pertencentes à categoria M_1

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
1	Diretiva 70/157/CEE do Conselho ([1]) (Nível sonoro admissível)	Ensaio com o veículo em movimento a) É efetuado um ensaio em conformidade com o «Método A» referido no anexo 3 do Regulamento n.º 51 da ONU. Os limites são os especificados no ponto 2.1 do anexo I da Diretiva 70/157/CEE. É autorizado um decibel acima dos limites permitidos. b) A pista de ensaio deve estar em conformidade com o anexo 8 do Regulamento n.º 51 da ONU. Pode ser usada uma pista de ensaio com especificações diferentes, desde que o serviço técnico tenha efetuado ensaios de correlação. Se necessário, é aplicado um fator de correção. c) Não é necessário condicionar os dispositivos de escape que contenham materiais fibrosos, tal como descrito no anexo 5 do Regulamento n.º 51 da ONU. Ensaio com o veículo imobilizado É efetuado um ensaio em conformidade com o anexo 3, ponto 3.2. do Regulamento n.º 51 da ONU.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
2A	Regulamento (CE) n.º 715/2007 (Emissões Euro 5 e Euro 6 de veículos ligeiros/acesso à informação)	Emissões pelo tubo de escape a) É efetuado um ensaio de tipo I em conformidade com o anexo III do Regulamento (CE) n.º 692/2008, utilizando os fatores de deterioração referidos no anexo VII, ponto 1.4 do Regulamento (CE) n.º 692/2008. Os limites a aplicar são os especificados nos quadros I e II do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007. b) Não é necessário que o veículo tenha percorrido os 3 000 km exigidos no anexo 4, ponto 3.1.1, do Regulamento n.º 83 da ONU. c) O combustível a utilizar no ensaio é o combustível de referência, conforme prescrito no anexo IX do Regulamento (CE) n.º 692/2008. d) O dinamómetro é regulado em conformidade com os requisitos técnicos constantes do anexo 4, ponto 3.2, do Regulamento n.º 83 da ONU. e) O ensaio referido na alínea a) não é efetuado se puder ser demonstrado que o veículo está em conformidade com um dos regulamentos do Estado da Califórnia referidos no anexo I, ponto 2.1.1, do Regulamento (CE) n.º 692/2008. Emissões por evaporação Para os motores a gasolina, é exigida a presença de um sistema de controlo das emissões por evaporação (por exemplo, um filtro de carbono). Emissões do cárter É necessária a presença de um dispositivo de reciclagem dos gases do cárter. OBD a) O veículo deve estar equipado com um sistema OBD. b) A interface OBD tem de ser capaz de comunicar com as ferramentas de diagnóstico geralmente utilizadas nas inspeções técnicas periódicas. Opacidade dos fumos a) Os veículos equipados com um motor a gasóleo são ensaiados em conformidade com os métodos de ensaio referidos no anexo IV, apêndice 2, do Regulamento (CE) n.º 692/2008. b) O valor corrigido do coeficiente de absorção deve ser aposto de maneira bem visível e num local facilmente acessível. Emissões de CO_2 e consumo de combustível a) É realizado um ensaio em conformidade com o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) Não é necessário que o veículo tenha percorrido os 3 000 km exigidos no anexo 4, ponto 3.1.1, do Regulamento n.º 83 da ONU. c) Nos casos em que o veículo é conforme com os regulamentos do Estado da Califórnia referidos no anexo I, ponto 2.1.1, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 — sendo que, nesse caso, não é exigida a execução do ensaio das emissões pelo tubo de escape —, os Estados-Membros calculam as emissões de CO_2 e o consumo de combustível por meio das fórmulas constantes das notas explicativas ([b]) e ([c]). Acesso à informação As disposições relativas ao acesso à informação não são aplicáveis. Medição da potência a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique a potência máxima do motor em kW, bem como o regime correspondente em rotações por minuto. b) Uma curva de potência do motor que forneça a mesma informação pode, em alternativa, ser fornecida pelo requerente.
3A	Regulamento n.º 34 da ONU (Reservatórios de combustível — Dispositivos de proteção à retaguarda)	Reservatórios de combustível a) Os reservatórios de combustível devem cumprir o disposto no ponto 5 do Regulamento n.º 34 da ONU, com exceção dos pontos 5.1, 5.2 e 5.12. Devem cumprir, nomeadamente, os pontos 5.9 e 5.9.1, mas não é efetuado um ensaio de gotejamento. b) Os reservatórios de GPL ou GNC são homologados em conformidade com, respetivamente, o Regulamento n.º 67 da ONU, série de alterações 01, ou o Regulamento n.º 110 da ONU ([a]). Disposições específicas aplicáveis aos reservatórios de combustível de material plástico O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique que o reservatório de combustível de um determinado veículo (cujo NIV tem de ser especificado) cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Norma FMVSS n.º 301 (Integridade do sistema de combustível), ou — Anexo 5 do Regulamento n.º 34 da ONU. Dispositivo de proteção à retaguarda A retaguarda do veículo deve ser construída em conformidade com os pontos 8 e 9 do Regulamento n.º 34 da ONU.
3B	Regulamento n.º 58 da ONU (Proteção à retaguarda contra o encaixe)	A retaguarda do veículo deve ser construída em conformidade com o ponto 2 do Regulamento n.º 58 da ONU. Basta cumprir os requisitos estabelecidos no ponto 2.3.
4A	Regulamento (UE) n.º 1003/2010 (Espaço da chapa de matrícula da retaguarda)	A localização, a inclinação, os ângulos de visibilidade e a posição da chapa de matrícula devem cumprir o disposto no Regulamento (UE) n.º 1003/2010.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
5A	Regulamento n.º 79 da ONU (Dispositivo de direção)	Sistemas mecânicos a) O mecanismo de direção deve ser construído de forma a recentrar-se por si próprio. A fim de verificar o cumprimento desta disposição, é efetuado um ensaio em conformidade com os pontos 6.1.2 e 6.2.1, do Regulamento n.º 79 da ONU. b) Uma avaria no equipamento de assistência de direção não deve originar a perda total de controlo do veículo. Sistema complexo de controlo eletrónico do veículo (dispositivos de condução por cabo elétrico) Os sistemas complexos de controlo eletrónico do veículo só são autorizados se forem conformes com o anexo 6 do Regulamento n.º 79 da ONU.
6A	Regulamento n.º 11 da ONU (Fechos e dobradiças de portas)	Conformidade com o ponto 6.1.5.4 do Regulamento n.º 11 da ONU
7A	Regulamento n.º 28 da ONU (Avisador sonoro)	Componentes Não é necessário que os avisadores sonoros sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 28 da ONU. Todavia, devem emitir um som contínuo, tal como exigido no ponto 6.1.1 do Regulamento n.º 28 da ONU. Instalação no veículo a) É efetuado um ensaio em conformidade com o ponto 6.2 do Regulamento n.º 28 da ONU. b) O nível máximo de pressão sonora deve estar em conformidade com o ponto 6.2.7.
8A	Regulamento n.º 46 da ONU (Dispositivos para visão indireta)	Componentes a) O veículo deve estar equipado com os espelhos retrovisores prescritos no ponto 15.2 do Regulamento n.º 46 da ONU. b) Estes não requerem homologação em conformidade com o Regulamento n.º 46 da ONU. c) Os raios de curvatura dos espelhos não devem causar distorções de imagem significativas. O serviço técnico pode decidir verificar os raios de curvatura em conformidade com o método descrito no anexo 7 do Regulamento ONU n.º 46. Os raios de curvatura não devem ser inferiores aos requeridos no ponto 6.1.2.2.4 do Regulamento n.º 46 da ONU. Instalação no veículo Há que proceder a medições para garantir que os campos de visão cumprem o disposto no ponto 15.2.4 do Regulamento n.º 46 da ONU

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
9B	Regulamento ONU n.º 13-H (Travagem)	Disposições gerais a) O sistema de travagem deve ser construído em conformidade com o ponto 5 do Regulamento n.º 13-H da ONU. b) Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas. c) Os desempenhos do sistema de travagem devem cumprir o disposto no anexo III do Regulamento n.º 13-H da ONU. d) Para o efeito, são realizados ensaios em estrada numa pista cuja superfície tenha uma grande aderência. O ensaio do travão de estacionamento é efetuado num declive de 18 % (ascendente e descendente). Somente os ensaios a seguir mencionados nas rubricas «travão de serviço» e «travão de estacionamento» devem ser efetuados. Em todos os casos, o veículo deve estar completamente carregado. e) O ensaio em estrada referido na alínea d) não é efetuado nos casos em que o requerente possa apresentar uma declaração do fabricante que indique que o veículo cumpre o disposto quer no Regulamento n.º 13-H da ONU, incluindo o suplemento 5, quer na norma FMVSS n.º 135. Travão de serviço a) É efetuado um ensaio do «tipo 0» descrito nos pontos 1.4.2 e 1.4.3 do anexo 3 do Regulamento n.º 13-H da ONU. b) É efetuado também um ensaio do «tipo I» descrito no anexo 3, ponto 1.5, do Regulamento n.º 13-H da ONU. Travão de estacionamento É efetuado um ensaio em conformidade com o anexo 3, ponto 2.3. do Regulamento n.º 13-H da ONU.
10A	Regulamento n.º 10 da ONU [Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)]	Componentes a) Não é necessário que os subconjuntos elétricos/eletrónicos sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 10 da ONU. b) Todavia, os dispositivos elétricos/eletrónicos instalados posteriormente devem cumprir o disposto no Regulamento n.º 10 da ONU. Radiações eletromagnéticas emitidas O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique que o veículo cumpre o disposto no Regulamento n.º 10 da ONU ou, em alternativa, nas normas seguintes: — Radiação eletromagnética em banda larga: CISPR 12 ou SAE J551-2; ou

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		— Radiação eletromagnética em banda estreita: CISPR 12 (exterior) ou 25 (interior) ou SAE J551-4 e SAE J1113--41. Ensaios de imunidade Dispensam-se os ensaios de imunidade.
12A	Regulamento n.º 21 da ONU (Acessórios interiores)	Arranjo interior a) No que diz respeito aos requisitos relativos à absorção de energia, considera-se que o veículo cumpre o disposto no Regulamento n.º 21 da ONU se estiver equipado com, pelo menos, duas almofadas de ar frontais (airbag), uma inserida no volante e outra no painel de bordo. b) Nos casos em que o veículo apenas esteja equipado com uma almofada de ar frontal (airbag) inserida no volante, o painel de bordo é constituído por materiais capazes de absorver energia. c) O serviço técnico deve verificar que não existem arestas vivas nas zonas definidas nos pontos 5.1 a 5.7 do Regulamento n.º 21 da ONU. Comandos elétricos a) As janelas, os painéis de teto e as divisórias acionados eletricamente são ensaiados em conformidade com o anexo I, ponto 5.8, do Regulamento n.º 21 da ONU. A sensibilidade dos dispositivos de auto-inversão referidos no ponto 5.8.3 de maio pode divergir dos requisitos estabelecidos no n.º 5.8.3.1.1 do Regulamento n.º 21 da ONU. b) As janelas elétricas que não se podem fechar quando a ignição está desligada estão isentas dos requisitos relativos aos dispositivos de auto-inversão.
13A	Regulamento n.º 18 da ONU (Dispositivos antirroubo e de imobilização)	a) A fim de impedir a utilização não autorizada, o veículo deve estar equipado com: — um dispositivo de bloqueio, tal como definido no ponto 2.3 do Regulamento n.º 18 da ONU; e — um imobilizador que cumpra os requisitos técnicos do ponto 5 do Regulamento n.º 18 da ONU; b) Se, em conformidade com a alínea a), for necessário instalar um imobilizador posteriormente, este deve ser de um tipo homologado em conformidade com os Regulamentos n.º 18, n.º 97 ou n.º 116 da ONU.
14A	Regulamento n.º 12 da ONU (Comportamento do dispositivo de condução em caso de colisão)	a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 12 da ONU; — Norma FMVSS n.º 203 (Proteção do condutor contra o impacto do sistema de comando da direção) e norma FMVSS n.º 204 (Deslocação para a retaguarda do comando da direção); — Artigo 11.º do JSRRV.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) Pode ser efetuado, a pedido do requerente, um ensaio em conformidade com o anexo 3 do Regulamento n.º 12 da ONU num veículo de produção. O ensaio deve ser realizado por um serviço técnico designado para a realização do mesmo. Esse serviço técnico deve fornecer ao requerente um relatório de ensaio pormenorizado.
15A	Regulamento n.º 17 da ONU (Resistência dos bancos — apoios de cabeça)	Bancos, fixações dos bancos e sistemas de regulação O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 17 da ONU; ou — Norma FMVSS n.º 207 (Sistemas de lugares sentados). Apoios de cabeça a) Se a declaração se basear na norma FMVSS n.º 207, os apoios de cabeça devem cumprir, além disso, os requisitos estabelecidos no ponto 5 e no anexo 4 do Regulamento n.º 17 da ONU. b) Só devem ser efetuados os ensaios descritos nos pontos 5.12, 6.5, 6.6 e 6.7 do Regulamento n.º 17 da ONU. c) Se não for esse o caso, o requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que o veículo em causa (cujo NIV tem de ser especificado) cumpre a norma FMVSS n.º 202a (Apoios de cabeça).
▼M3 16A	Regulamento n.º 26 da ONU (Saliências exteriores)	a) A superfície externa da carroçaria deve cumprir os requisitos gerais do ponto 5 do Regulamento n.º 26 da ONU. b) Se o serviço técnico assim o entender, deve cumprir-se o disposto nos pontos 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 e 6.11 do Regulamento n.º 26 da ONU.
▼B 17A, 17B	Regulamento n.º 39 da ONU (Aparelho indicador de velocidade — Marcha-atrás)	Aparelho indicador de velocidade a) O mostrador deve cumprir o disposto nos pontos 5.1 a 5.1.4 do Regulamento n.º 39 da ONU. b) Se o serviço técnico quiser verificar que o indicador de velocidade está calibrado com suficiente exatidão, pode exigir a realização dos ensaios prescritos no ponto 5.2 do Regulamento n.º 39 da ONU. Marcha-atrás O mecanismo de velocidades deve incluir a marcha-atrás.
18A	Regulamento (UE) n.º 19/2011 (Chapas regulamentares)	NIV a) O veículo deve estar equipado com um NIV composto por um mínimo de 8 e um máximo de 17 carateres. O NIV de 17 carateres cumpre os requisitos enunciados nas normas internacionais ISO 3779:1983 e 3780:1983.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) O NIV deve localizar-se numa posição claramente visível e acessível, de modo a que não possa ser apagado ou deteriorado. c) Se o NIV não estiver marcado no quadro nem na carroçaria, um Estado-Membro pode exigir que o requerente o instale posteriormente em aplicação da legislação nacional. Nesse caso, a entidade competente desse Estado-Membro supervisiona a operação. Chapa regulamentar O veículo deve estar equipado com uma chapa de identificação aposta pelo fabricante do veículo. Não é exigida qualquer outra placa após a concessão da homologação pela entidade homologadora.
19A	Regulamento n.º 14 da ONU (Fixações dos cintos de segurança)	O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 14 da ONU; — Norma FMVSS n.º 210 (Fixações para a montagem dos cintos de segurança); ou — Artigo 22-3 do JSRRV.
20A	Regulamento n.º 48 da ONU (Instalação dos dispositivos de iluminação e sinalização luminosa)	a) A instalação de dispositivos de iluminação cumpre os requisitos essenciais do Regulamento n.º 48 da ONU, série de alterações 03, com exceção dos mencionados nos anexos 5 e 6 do mesmo regulamento. b) Não é autorizada qualquer isenção no que diz respeito ao número, às características de conceção essenciais, às ligações elétricas e à cor da luz emitida ou retrorrefletida dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa referidos nos elementos 21 a 26 e 28 a 30. c) Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa que devem ser reequipados para efeitos de cumprimento dos requisitos da alínea a) devem ostentar a marca de homologação «UE». d) Os faróis com fontes de luz de descarga em gás só são permitidos em conjunção com a instalação de um dispositivo de limpeza dos faróis e com um dispositivo automático de nivelamento dos faróis, se for caso disso. e) As luzes de cruzamento devem ser adaptadas ao sistema de circulação legalmente em vigor no país no qual o veículo é homologado.
21A	Regulamento n.º 3 da ONU (Retrorrefletores)	Se necessário, devem ser acrescentados à retaguarda dois retrorrefletores adicionais, ostentando a marca de homologação «UE», devendo a sua posição cumprir o disposto no Regulamento n.º 48 da ONU.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
22A	Regulamentos n.º 7 da ONU, n.º 87 e n.º 91 (Luzes delimitadoras, de presença da frente laterais, de presença da retaguarda laterais, de travagem e de circulação diurna)	Os requisitos dos Regulamentos n.º 7, n.º 87 e n.º 91 da ONU não são aplicáveis. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
23A	Regulamento n.º 6 da ONU (Indicadores de direção)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 6 da ONU. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
24A	Regulamento n.º 4 da ONU (Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 4 da ONU. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
25C, 25E, 25F	Regulamentos n.º 98 da ONU, n.º 112 e n.º 123 (Faróis (incluindo lâmpadas))	a) A iluminação produzida pelo feixe de cruzamento dos faróis instalados no veículo é verificada ao abrigo do ponto 6 do Regulamento n.º 112 da ONU relativo aos faróis que emitem um feixe de cruzamento assimétrico. Para esse efeito, pode ser feita referência às tolerâncias referidas no anexo 5 desse regulamento. b) O mesmo requisito é aplicável ao feixe de cruzamento de faróis abrangidos pelos Regulamentos n.º 98 ou n.º 123 da ONU.
26A	Regulamento n.º 19 da ONU (Luzes de nevoeiro da frente)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 19 da ONU. Todavia, o correto funcionamento destas luzes, se estiverem instaladas no veículo, é verificado pelo serviço técnico.
27A	Regulamento (UE) n.º 1005/2010 (Ganchos de reboque)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento (UE) n.º 1005/2010.
28A	Regulamento n.º 38 da ONU (Luzes de nevoeiro da retaguarda)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 38 da ONU. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
29A	Regulamento n.º 23 da ONU (Luzes de marcha-atrás)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 23 da ONU. Todavia, o correto funcionamento destas luzes, se estiverem instaladas no veículo, é verificado pelo serviço técnico.
30A	Regulamento n.º 77 da ONU (Luzes de estacionamento)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 77 da ONU. Todavia, o correto funcionamento destas luzes, se estiverem instaladas no veículo, é verificado pelo serviço técnico.
31A	Regulamento n.º 16 da ONU (Cintos de segurança e sistemas de retenção)	Componentes a) Não é necessário que os cintos de segurança sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 16 da ONU.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) Todavia, cada cinto de segurança deve ostentar um rótulo de identificação. c) As indicações que figuram no rótulo devem ser conformes com a decisão relativa às fixações dos cintos de segurança (ver ponto 19). Requisitos de instalação a) O veículo deve estar equipado com cintos de segurança de acordo com os requisitos do anexo XVI do Regulamento n.º 16 da ONU. b) Se for necessário instalar *a posteriori* cintos de segurança nos termos da alínea a) anterior, estes devem ser de um tipo homologado em conformidade com o Regulamento n.º 16 da ONU.
32A	Regulamento n.º 125 da ONU (Campo de visão para a frente)	a) Não é admitida qualquer obstrução no campo de visão dianteira de 180° do condutor, tal como definido no ponto 5.1.3 do Regulamento n.º 125 da ONU. b) Em derrogação do disposto na alínea a), os montantes «A» e o equipamento referido no ponto 5.1.3 do Regulamento n.º 125 da ONU não são considerados obstruções. c) O número de montantes «A» não deve ser superior a dois.
33A	Regulamento n.º 121 da ONU (Identificação dos comandos, avisadores e indicadores)	a) Os símbolos, incluindo a cor dos correspondentes avisadores, cuja presença é obrigatória por força do Regulamento n.º 121 da ONU, devem respeitar o disposto no referido regulamento da ONU. b) Quando não for este o caso, o serviço técnico certifica-se de que os símbolos, avisadores e indicadores instalados no veículo fornecem ao condutor informação compreensível sobre o funcionamento dos comandos em questão.
34A	Regulamento (UE) n.º 672/2010 (Degelo/Desembaciamento)	O veículo deve estar equipado com dispositivos adequados de degelo e desembaciamento do para-brisas. O dispositivo de degelo do para-brisas, conforme, no mínimo, ao ponto 1.1.1 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 672/2010, é considerado «adequado». O dispositivo de desembaciamento do para-brisas, conforme, no mínimo, ao ponto 1.2.1 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 672/2010, é considerado «adequado».
35A	Regulamento (UE) n.º 1008/2010 (Limpa-para-brisas/Lava-para-brisas)	O veículo deve estar equipado com dispositivos adequados de limpeza e lavagem do para-brisas. O dispositivo de limpeza e lavagem do para-brisas conforme, no mínimo, ao disposto no ponto 1.1.5 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1008/2010, é considerado «adequado».

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
36A	Regulamento n.º 122 da ONU (Sistemas de aquecimento)	a) O habitáculo deve estar equipado com um sistema de aquecimento. b) Os aquecedores de combustão e a respetiva instalação devem cumprir o disposto no anexo 7 do Regulamento n.º 122 da ONU. Além disso, os aquecedores de combustão a GPL e os sistemas de aquecimento a GPL devem cumprir os requisitos do anexo 8 do mesmo regulamento. c) Os sistemas de aquecimento adicionais instalados posteriormente devem cumprir os requisitos do regulamento já mencionado.
37A	Regulamento (UE) n.º 1009/2010 (Recobrimento das rodas)	a) O veículo deve ser concebido de modo a proteger os outros utentes da estrada contra pedras, lama, gelo, neve e água projetados pelo veículo e reduzir os perigos decorrentes do contacto com as rodas em movimento. b) O serviço técnico pode verificar o cumprimento dos requisitos técnicos estabelecidos no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1009/2010. c) Não se aplica o anexo I, secção 3, do referido regulamento.
38A	Regulamento n.º 25 da ONU (Apoios de cabeça)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 25 da ONU.
44A	Regulamento (UE) n.º 1230/2012 (Massas e dimensões)	a) É necessário cumprir os requisitos do anexo I, parte A, ponto 1, do Regulamento (UE) n.º 1230/2012. b) Para efeitos da alínea a), as massas a considerar são as seguintes: — a massa em ordem de marcha definida no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (UE) n.º 1230/2012, medida pelo serviço técnico; e — as massas em carga declaradas pelo fabricante do veículo ou indicadas na chapa do fabricante, incluindo autocolantes ou informação disponível no manual do utilizador. Essas massas são consideradas como as massas máximas em carga tecnicamente admissíveis. c) Não são permitidas isenções às dimensões máximas admissíveis.
45A	Regulamento n.º 43 da ONU (Vidraças de segurança)	Componentes a) As vidraças devem ser constituídas por vidro de segurança, temperado ou laminado. b) A instalação de vidraças de plástico apenas é permitida em locais situados atrás do montante «B». c) Não é necessário que as vidraças sejam homologadas nos termos do Regulamento n.º 43 da ONU.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Instalação a) Aplicam-se os requisitos de instalação descritos no anexo 21 do Regulamento n.º 43 da ONU. b) Não são permitidas no para-brisas nem na vidraça localizada para a frente do montante «B» películas coloridas que reduzam a um nível abaixo do mínimo exigido a transmissão regular de luz.
46	Diretiva 92/23/CEE (Pneus)	Componentes Os pneus devem ostentar a marca de homologação «CE», incluindo o símbolo «s» (relativo ao som). Instalação a) As dimensões, o índice de capacidade de carga e a categoria de velocidade dos pneus devem cumprir os requisitos do anexo IV da Diretiva 92/23/CEE. b) O símbolo da categoria de velocidade do pneu deve ser compatível com a velocidade máxima de projeto do veículo. Este requisito é aplicável não obstante a presença de um dispositivo de limitação da velocidade. c) A velocidade máxima do veículo é declarada pelo fabricante do veículo. Todavia, o serviço técnico pode avaliar a velocidade máxima de projeto do veículo com base na potência máxima do motor, no número máximo de rotações por minuto e nos dados relativos à cadeia cinemática.
50A	Regulamento n.º 55 da ONU (Dispositivos de engate)	Unidades técnicas a) Não é necessário que os dispositivos de engate OEM destinados a atrelar um reboque cuja massa máxima não exceda 1 500 kg sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 55 da ONU. Considera-se que um dispositivo de engate é OEM quando está descrito no manual do utilizador ou num documento de apoio equivalente fornecido ao comprador pelo fabricante do veículo. Se um dispositivo de engate for homologado com o veículo, uma menção apropriada será incluída no certificado de homologação indicando que o proprietário é responsável por garantir a compatibilidade com o dispositivo de engate instalado no reboque. b) Os dispositivos de engate diferentes dos referidos na alínea a) e os dispositivos de engate instalados *a posteriori* devem ser homologados em conformidade com o Regulamento n.º 55 da ONU.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Instalação no veículo O serviço técnico deve certificar-se de que a instalação dos dispositivos de engate cumpre o disposto no ponto 6 do Regulamento n.º 55 da ONU.
53A	Regulamento n.º 94 da ONU (Colisão frontal) (e)	a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 94 da ONU; — Norma FMVSS n.º 208 (Proteção dos ocupantes em caso de colisão); — Artigo 18.º do JSRRV. b) Pode ser efetuado, a pedido do requerente, um ensaio em conformidade com o ponto 5 do Regulamento n.º 94 da ONU num veículo de produção. O ensaio deve ser realizado por um serviço técnico designado para a realização do mesmo. Um relatório circunstanciado é emitido por esse serviço técnico ao requerente.
54A	Regulamento n.º 95 da ONU (Colisão lateral)	a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 95 da ONU; — Norma FMVSS n.º 214 (Proteção em caso de colisão lateral); — Artigo 18.º do JSRRV. b) Pode ser efetuado, a pedido do requerente, um ensaio em conformidade com o ponto 5 do Regulamento n.º 95 da ONU num veículo de produção. O ensaio deve ser realizado por um serviço técnico designado para a realização do mesmo. Esse serviço técnico deve fornecer ao requerente um relatório de ensaio pormenorizado.
▼M1 58	Regulamento n.º 127 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Proteção dos peões)	Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas. São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU. O sistema de proteção frontal deve ser parte integrante do veículo e, por conseguinte, deve cumprir os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU ou ser homologado enquanto unidade técnica.
▼B 59	Diretiva 2005/64/CE (Reciclabilidade)	Os requisitos desta diretiva não são aplicáveis.
61	Diretiva 2006/40/CE (Sistemas de ar condicionado)	Os requisitos desta diretiva são aplicáveis.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
▼M1		
62	Regulamento n.º 134 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Sistema para hidrogénio)	São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 134 da ONU. Em alternativa, deve demonstrar-se que o veículo cumpre: — Requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 79/2009 na sua versão aplicável em 5 de julho de 2022; — Anexo 100 – normas técnicas relativas aos sistemas de alimentação de veículos movidos a hidrogénio comprimido (Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas) (Japão); — GB/T 24549-2009 Veículos elétricos com pilha de combustível – Requisitos de segurança (Fuel cell electric vehicles – safety requirements) (China); — Norma internacional ISO 23273:2013, Parte 1: Segurança funcional do veículo e Parte 2: Proteção contra os perigos do hidrogénio para veículos movidos a hidrogénio comprimido; ou — SAE J2578 – Segurança geral em veículos com pilha de combustível.
▼B		
72	Regulamento (UE) 2015/758 (Sistema eCall)	Não são aplicáveis os requisitos desse regulamento.

(1) Diretiva 70/157/CEE do Conselho, de 6 de fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos veículos a motor (JO L 42 de 23.2.1970, p. 16).

Parte II: Veículos pertencentes à categoria N_1

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
2A	Regulamento (CE) n.º 715/2007 (Emissões (Euro 5 e Euro 6) de veículos ligeiros/acesso à informação)	Emissões pelo tubo de escape a) É efetuado um ensaio de tipo 1 em conformidade com o anexo III do Regulamento (CE) n.º 692/2008, utilizando os fatores de deterioração referidos no anexo VII, ponto 1.4 do referido regulamento. Os limites de emissão a aplicar são os especificados nos quadros 1 e 2 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007. b) Não é necessário que o veículo tenha percorrido os 3 000 km exigidos no anexo 4, ponto 3.1.1, do Regulamento n.º 83 da ONU. c) O combustível a utilizar no ensaio é o combustível de referência, conforme prescrito no anexo IX do Regulamento (CE) n.º 692/2008. d) O dinamómetro é regulado em conformidade com os requisitos técnicos constantes do anexo 4, ponto 3.2, do Regulamento n.º 83 da ONU. e) O ensaio referido na alínea a) não é efetuado se puder ser demonstrado que o veículo é conforme com um dos regulamentos do Estado da Califórnia referidos no anexo I, ponto 2, do Regulamento (CE) n.º 692/2008. Emissões por evaporação Para os motores a gasolina, é exigida a presença de um sistema de controlo das emissões por evaporação (por exemplo, um filtro de carbono).

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Emissões do cárter É necessária a presença de um dispositivo de reciclagem dos gases do cárter. OBD O veículo deve estar equipado com um sistema OBD. A interface OBD tem de ser capaz de comunicar com as ferramentas de diagnóstico comuns utilizadas nas inspeções técnicas periódicas. Opacidade dos fumos a) Os veículos equipados com um motor a gasóleo são ensaiados em conformidade com os métodos de ensaio referidos no anexo IV, apêndice 2, do Regulamento (CE) n.º 692/2008. b) O valor corrigido do coeficiente de absorção deve ser aposto de maneira bem visível e num local facilmente acessível. Emissões de CO_2 e consumo de combustível a) É realizado um ensaio em conformidade com o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008. b) Não é necessário que o veículo tenha percorrido os 3 000 km exigidos no anexo 4, ponto 3.1.1, do Regulamento n.º 83da ONU. c) Nos casos em que o veículo está conforme com os regulamentos do Estado da Califórnia referidos no anexo I, ponto 2.1.1, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão — sendo que, nesse caso, não é exigida a execução do ensaio das emissões pelo tubo de escape —, os Estados-Membros calculam as emissões de CO_2 e o consumo de combustível por meio das fórmulas constantes das notas explicativas ([b]) e ([c]). Acesso à informação As disposições relativas ao acesso à informação não são aplicáveis. Medição da potência a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que declare a potência máxima do motor em kW, bem como o regime correspondente em rotações por minuto. b) Uma curva de potência do motor que forneça a mesma informação pode, em alternativa, ser fornecida pelo requerente.
3A	Regulamento n.º 34 da ONU (Reservatórios de combustível — Dispositivos de proteção à retaguarda)	Reservatórios de combustível a) Os reservatórios de combustível devem cumprir o disposto no ponto 5 do Regulamento ONU n.º 34, com exceção dos pontos 5.1, 5.2 e 5.12. Devem cumprir, nomeadamente, os pontos 5.9 e 5.9.1, mas não é efetuado um ensaio de gotejamento.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) Os reservatórios de GPL ou GNC são homologados em conformidade, respetivamente, com os Regulamentos da ONU n.º 67, série de alterações 01, ou n.º 110 ([a]). Disposições específicas aplicáveis aos reservatórios de combustível de material plástico O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique que o reservatório de combustível de um determinado veículo (cujo NIV tem de ser especificado) cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Norma FMVSS n.º 301 (Integridade do sistema de combustível); — Anexo 5 do Regulamento n.º 34 da ONU. Dispositivo de proteção à retaguarda a) A retaguarda do veículo deve ser construída em conformidade com os pontos 8 e 9 do Regulamento n.º 34 da ONU.
4A	Regulamento (UE) n.º 1003/2010 (Espaço da chapa de matrícula da retaguarda)	A localização, a inclinação, os ângulos de visibilidade e a posição da chapa de matrícula devem cumprir o disposto no Regulamento (UE) n.º 1003/2010.
5A	Regulamento n.º 79 da ONU (Esforço de direção)	Sistemas mecânicos a) O mecanismo de direção deve ser construído de forma a recentrar-se por si próprio. A fim de verificar o cumprimento desta disposição, é efetuado um ensaio em conformidade com os pontos 6.1.2 e 6.2.1, do Regulamento n.º 79 da ONU. b) Uma avaria no equipamento de assistência de direção não deve originar a perda total de controlo do veículo. Sistema complexo de controlo eletrónico do veículo (dispositivos de condução por cabo elétrico) Os sistemas complexos de controlo eletrónico do veículo só são autorizados se forem conformes com o anexo 6 do Regulamento n.º 79 da ONU.
6A	Regulamento n.º 11 da ONU (Fechos e dobradiças de portas)	Conformidade com o ponto 6.1.5.4 do Regulamento n.º 11 da ONU
7A	Regulamento n.º 28 da ONU (Aviso sonoro)	Componentes Não é necessário que os avisadores sonoros sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 28 da ONU. Todavia, devem emitir um som contínuo, tal como exigido no ponto 6.1.1 do Regulamento n.º 28 da ONU.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Instalação no veículo a) É efetuado um ensaio em conformidade com o ponto 6.2 do Regulamento n.º 28 da ONU. b) O nível máximo de pressão sonora deve estar em conformidade com o ponto 6.2.7.
8A	Regulamento ONU n.º 46 (Dispositivos para visão indireta)	Componentes a) O veículo deve estar equipado com os espelhos retrovisores prescritos no ponto 15.2 do Regulamento n.º 46 da ONU. b) Estes não requerem homologação em conformidade com o Regulamento n.º 46 da ONU. c) Os raios de curvatura dos espelhos não devem causar distorções de imagem significativas. O serviço técnico pode decidir verificar os raios de curvatura em conformidade com o método descrito no anexo 7, apêndice 1, do Regulamento n.º 46 da ONU. Os raios de curvatura não devem ser inferiores aos requeridos no ponto 6.1.2.2.4 do Regulamento n.º 46 da ONU. Instalação no veículo Há que proceder a medições para garantir que os campos de visão cumprem o disposto no ponto 15.2.4 do Regulamento n.º 46 da ONU.
9B	Regulamento n.º 13-H da ONU (Travagem)	Disposições gerais a) O sistema de travagem deve ser construído em conformidade com o ponto 5 do Regulamento n.º 13-H da ONU. b) Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas. c) Os desempenhos do sistema de travagem devem cumprir o disposto no anexo III do Regulamento n.º 13-H da ONU. d) Para o efeito, são realizados ensaios em estrada numa pista cuja superfície tenha uma grande aderência. O ensaio do travão de estacionamento é efetuado num declive de 18 % (ascendente e descendente). Somente os ensaios a seguir mencionados nas rubricas «travão de serviço» e «travão de estacionamento» devem ser efetuados. Em todos os casos, o veículo deve estar na condição de completamente carregado. e) O ensaio em estrada referido na alínea c) não é efetuado nos casos em que o requerente possa apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que o veículo cumpre o disposto quer no Regulamento n.º 13-H da ONU, incluindo o suplemento 5, quer na norma FMVSS n.º 135.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Travão de serviço a) É efetuado um ensaio do «tipo 0» descrito nos pontos 1.4.2 e 1.4.3 do anexo 3 do Regulamento n.º 13-H da ONU. b) É também efetuado um ensaio do «tipo I» descrito no anexo 3, ponto 1.5, do Regulamento n.º 13-H da ONU. Travão de estacionamento É efetuado um ensaio em conformidade com o ponto 2. 3 do anexo 3 do Regulamento n.º 13-H da ONU.
10A	Regulamento n.º 10 da ONU [Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)]	Componentes a) Não é necessário que os subconjuntos elétricos/eletrónicos sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 10 da ONU. b) Todavia, os dispositivos elétricos/eletrónicos instalados posteriormente devem cumprir o disposto no Regulamento n.º 10 da ONU. Radiações eletromagnéticas emitidas O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique que o veículo cumpre o disposto no Regulamento n.º 10 da ONU ou, em alternativa, nas normas seguintes: — Radiação eletromagnética em banda larga: CISPR 12 ou SAE J551-2; — Radiação eletromagnética em banda estreita: CISPR 12 (exterior) ou 25 (interior) ou SAE J551-4 e SAE J1113--41. Ensaios de imunidade Dispensam-se os ensaios de imunidade.
13B	Regulamento n.º 116 da ONU (Dispositivos antirroubo e de imobilização)	a) A fim de impedir a utilização não autorizada, o veículo deve estar equipado com um dispositivo de bloqueio, tal como definido no ponto 5.1.2 do Regulamento n.º 116 da ONU. b) Se houver um dispositivo de imobilização já instalado, este deve cumprir os requisitos técnicos do ponto 8.1.1 do Regulamento n.º 116 da ONU.
14A	Regulamento n.º 12 da ONU (comportamento do dispositivo de condução em caso de colisão)	a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 12 da ONU; — Norma FMVSS n.º 203 (Proteção do condutor contra o impacto do sistema de comando da direção) e norma FMVSS n.º 204 (Deslocação para a retaguarda do comando da direção); — Artigo 11.º do JSRRV.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) Pode ser efetuado, a pedido do requerente, um ensaio em conformidade com o anexo 3 do Regulamento n.º 12 da ONU num veículo de produção. O ensaio deve ser realizado por um serviço técnico designado para a realização do mesmo. Esse serviço técnico deve fornecer ao requerente um relatório de ensaio pormenorizado.
15A	Regulamento n.º 17 da ONU (Resistência dos bancos — apoios de cabeça)	Bancos, fixações dos bancos e sistemas de regulação Os bancos e respetivos sistemas de regulação devem cumprir o disposto no ponto 5.3 do Regulamento n.º 17 da ONU. Apoios de cabeça a) Os apoios de cabeça devem cumprir os requisitos da secção 5 do Regulamento n.º 17 da ONU e do anexo 4 do Regulamento n.º 17 da ONU. b) Só devem ser efetuados os ensaios descritos nos pontos 5.12, 6.5, 6.6 e 6.7 do Regulamento ONU n.º 17.
17A	Regulamento n.º 39 da ONU (Indicador de velocidade — Marcha-atrás)	Aparelho indicador de velocidade a) O mostrador deve cumprir o disposto nos pontos 5.1 a 5.1.4 do Regulamento n.º 39 da ONU. b) Se o serviço técnico tiver motivos razoáveis para crer que o indicador de velocidade não está calibrado com suficiente exatidão, pode exigir a realização dos ensaios prescritos no ponto 5.2 do Regulamento n.º 39 da ONU. Marcha-atrás O mecanismo de velocidades deve incluir a marcha-atrás.
18A	Regulamento (UE) n.º 19/2011 (Chapas regulamentares)	NIV a) O veículo deve estar equipado com um NIV composto por um mínimo de 8 e um máximo de 17 carateres. O NIV de 17 carateres cumpre os requisitos enunciados nas normas internacionais ISO 3779:1983 e 3780:1983. b) O NIV deve localizar-se numa posição claramente visível e acessível, de modo a que não possa ser apagado ou deteriorado. c) Se o NIV não estiver marcado no quadro nem na carroçaria, um Estado-Membro pode exigir a sua instalação *a posteriori* em aplicação da legislação nacional. Nesse caso, a entidade competente desse Estado-Membro supervisiona a operação. Chapa regulamentar O veículo deve estar equipado com uma chapa de identificação aposta pelo fabricante do veículo.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Não é exigida qualquer outra placa após a concessão da homologação.
19A	Regulamento n.º 14 da ONU (Fixações dos cintos de segurança)	O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 14 da ONU; — Norma FMVSS n.º 210 («Seat belt assembly anchorages» — fixações para a montagem dos cintos de segurança); — Artigo 22-3 do JSRRV.
20A	Regulamento ONU n.º 48 (Instalação dos dispositivos de iluminação e sinalização luminosa)	a) A instalação de dispositivos de iluminação cumpre os requisitos essenciais do Regulamento n.º 48 da ONU, série de alterações 03, com exceção dos mencionados nos anexos 5 e 6 do mesmo regulamento. b) Não é autorizada qualquer isenção no que diz respeito ao número, às características de conceção essenciais, às ligações elétricas e à cor da luz emitida ou retrorrefletida dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa referidos nos elementos 21 a 26 e 28 a 30. c) Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa que para efeitos de cumprimento dos requisitos da alínea a) devem ser reequipados devem ostentar a marca de homologação «UE». d) Os faróis com fontes de luz de descarga em gás só são permitidos em conjunção com a instalação de um dispositivo de limpeza dos faróis e com um dispositivo automático de nivelamento dos faróis, se for caso disso. e) As luzes de cruzamento devem ser adaptadas ao sistema de circulação legalmente em vigor no país no qual o veículo é homologado.
21A	Regulamento n.º 3 da ONU (Retrorrefletores)	Se necessário, devem ser acrescentados à retaguarda dois retrorrefletores adicionais, ostentando a marca de homologação «CE», devendo a sua posição cumprir o disposto no Regulamento n.º 48 da ONU.
22A	Regulamentos n.º 7, n.º 87 e n.º 91 da ONU (Luzes delimitadoras, de presença da frente laterais, de presença da retaguarda laterais, de travagem e de circulação diurna)	Os requisitos dos Regulamentos n.º 7, n.º 87 e n.º 91 da ONU não são aplicáveis. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
23A	Regulamento n.º 6 da ONU (Indicadores de direção)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 6 da ONU. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
24A	Regulamento ONU n.º 4 (Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda)	Não são aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 4 da ONU. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
25C, 25E, 25F	Regulamentos ONU n.º 98, n.º 112 e n.º 123 (Faróis (incluindo lâmpadas))	a) A iluminação produzida pelo feixe de cruzamento dos faróis instalados no veículo é verificada ao abrigo do ponto 6 do Regulamento n.º 112 da ONU relativo aos faróis que emitem um feixe de cruzamento assimétrico. Para esse efeito, pode ser feita referência às tolerâncias referidas no anexo 5 desse regulamento. b) O mesmo requisito é aplicável ao feixe de cruzamento de faróis abrangidos pelos Regulamentos n.º 98 ou n.º 123 da ONU.
26A	Regulamento ONU n.º 19 (Luzes de nevoeiro da frente)	Não são exigidas as disposições do Regulamento n.º 19 da ONU. Todavia, o correto funcionamento destas luzes, se estiverem instaladas no veículo, é verificado pelo serviço técnico.
27A	Regulamento (UE) n.º 1005/2010 (Ganchos de reboque)	Não são exigidos os requisitos do Regulamento (UE) n.º 1005/2010.
28A	Regulamento ONU n.º 38 (Luzes de nevoeiro da retaguarda)	Não são exigidas as disposições do Regulamento n.º 38 da ONU. Todavia, o correto funcionamento das luzes é verificado pelo serviço técnico.
29A	Regulamento ONU n.º 23 (Luzes de marcha-atrás)	Não são exigidas as disposições do Regulamento n.º 23 da ONU. Todavia, o correto funcionamento destas luzes, se estiverem instaladas no veículo, é verificado pelo serviço técnico.
30A	Regulamento ONU n.º 77 (Luzes de estacionamento)	Não são exigidas as disposições do Regulamento n.º 77 da ONU. Todavia, o correto funcionamento destas luzes, se estiverem instaladas no veículo, é verificado pelo serviço técnico.
31A	Regulamento n.º 16 da ONU (Cintos de segurança e sistemas de retenção)	Componentes a) Não é necessário que os cintos de segurança sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 16 da ONU. b) Todavia, cada cinto de segurança deve ostentar um rótulo de identificação. c) As indicações que figuram no rótulo devem ser conformes com a decisão relativa às fixações dos cintos de segurança (ver ponto 19).

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Requisitos de instalação a) O veículo deve estar equipado com cintos de segurança de acordo com os requisitos do anexo XVI do Regulamento n.º 16 da ONU. b) Se for necessário instalar *a posteriori* cintos de segurança nos termos da alínea a) anterior, estes devem ser de um tipo homologado em conformidade com o Regulamento n.º 16 da ONU.
33A	Regulamento n.º 121 da ONU (Identificação dos comandos, avisadores e indicadores)	a) Os símbolos, incluindo a cor dos correspondentes avisadores, cuja presença é obrigatória por força do Regulamento n.º 121 da ONU, devem respeitar o disposto no referido regulamento da ONU. b) Quando não for este o caso, o serviço técnico certifica-se de que os símbolos, avisadores e indicadores instalados no veículo fornecem ao condutor informação compreensível sobre o funcionamento dos comandos em questão.
34A	Regulamento (UE) n.º 672/2010 (Degelo/Desembaciamento)	O veículo deve estar equipado com dispositivos adequados de degelo e desembaciamento do para-brisas.
35A	Regulamento (UE) n.º 1008/2010 (Limpa-para-brisas e lava-para-brisas)	O veículo deve estar equipado com dispositivos adequados de limpeza e lavagem do para-brisas.
36A	Regulamento n.º 122 da ONU (Sistemas de aquecimento)	a) O habitáculo deve estar equipado com um sistema de aquecimento. b) Os aquecedores de combustão e a respetiva instalação devem cumprir o disposto no anexo 7 do Regulamento n.º 122 da ONU. Além disso, os aquecedores de combustão a GPL e os sistemas de aquecimento a GPL devem cumprir os requisitos do anexo 8 do mesmo regulamento. c) Os sistemas de aquecimento adicionais instalados *a posteriori* devem cumprir os requisitos do regulamento já mencionado.
41A	Regulamento (CE) n.º 595/2009 Emissões (Euro VI) de veículos pesados — OBD	Emissões pelo tubo de escape a) É efetuado um ensaio de tipo I em conformidade com o anexo III do Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão [1], utilizando os fatores de deterioração referidos no anexo VI, ponto 3.6.1, do mesmo regulamento; b) Os limites a aplicar são os especificados no quadro do anexo I do Regulamento (CE) n.º 595/2009. c) O combustível a utilizar no ensaio é o combustível de referência, conforme prescrito no anexo IX do Regulamento (UE) n.º 582/2011.

[1] Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 de maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		Emissões de CO_2 As emissões de CO_2 e o consumo de combustível devem ser determinados em conformidade com o anexo VIII do Regulamento (UE) n.º 582/2011. OBD a) O veículo deve estar equipado com um sistema OBD. b) A interface OBD tem de ser capaz de comunicar com um analisador do OBD externo, conforme descrito no anexo X do Regulamento (UE) n.º 582/2011. Requisitos para garantir o funcionamento correto das medidas de controlo dos NO_x O veículo deve estar equipado com um sistema que garanta o funcionamento correto das medidas de controlo dos NO_x nos termos do anexo XIII do Regulamento (UE) n.º 582/2011. Medição da potência a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante que indique que a potência máxima do motor em kW, bem como o regime correspondente em rotações por minuto. b) Uma curva de potência do motor que forneça a mesma informação pode, em alternativa, ser fornecida pelo requerente.
45A	Regulamento n.º 43 da ONU	Componentes a) As vidraças devem ser constituídas por vidro de segurança, temperado ou laminado. b) A instalação de vidraças de plástico apenas é permitida em locais situados atrás do montante «B». c) Não é necessário que as vidraças sejam homologadas nos termos do Regulamento n.º 43 da ONU. Instalação a) Aplicam-se os requisitos de instalação descritos no anexo 21 do Regulamento n.º 43 da ONU. b) Não são permitidas no para-brisas nem na vidraça localizada para a frente do montante «B» películas coloridas que reduzam a um nível abaixo do mínimo exigido a transmissão regular de luz.
46A	Regulamento (UE) n.º 458/2011 da Comissão (Montagem dos pneus)	Instalação a) As dimensões, o índice de capacidade de carga e a categoria de velocidade dos pneus devem cumprir os requisitos do Regulamento (UE) n.º 458/2011 da Comissão.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		b) O símbolo da categoria de velocidade do pneu deve ser compatível com a velocidade máxima de projeto do veículo. c) Este requisito é aplicável não obstante a presença de um dispositivo de limitação da velocidade. d) A velocidade máxima do veículo é declarada pelo fabricante do veículo. Todavia, o serviço técnico pode avaliar a velocidade máxima de projeto do veículo com base na potência máxima do motor, no número máximo de rotações por minuto e nos dados relativos à cadeia cinemática.
46B	Regulamento n.º 30 da ONU (Pneus C_1)	Componentes Os pneus devem ostentar uma marca de homologação
46D	Regulamento n.º 117 da ONU (Ruído de rolamento, aderência em pavimento molhado e resistência ao rolamento dos pneus)	Componentes Os pneus devem ostentar uma marca de homologação
46E	►**M1** Regulamento (UE) 2019/2144 ◄ Regulamento n.º 64 da ONU (unidade sobresselente de uso temporário, pneus de rodagem sem pressão, ruído de rolamento, aderência em pavimento molhado e resistência ao rolamento dos pneus)	Componentes Os pneus devem ostentar uma marca de homologação. Não é exigida a instalação de um sistema de controlo da pressão dos pneus
48A	Regulamento (UE) n.º 1230/2012 (Massas e dimensões)	a) Os requisitos do anexo I, parte A, do Regulamento (UE) n.º 1230/2012 devem ser cumpridos. Todavia, os requisitos estabelecidos no anexo I, parte A, ponto 5, não têm de ser preenchidos. b) Para efeitos da alínea a), as massas a considerar são as seguintes: — a massa em ordem de marcha definida no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (UE) n.º 1230/2012, medida pelo serviço técnico; e — as massas em carga declaradas pelo fabricante do veículo ou indicadas na chapa do fabricante, incluindo autocolantes ou informação disponível no manual do utilizador. Essas massas são consideradas como as massas máximas em carga tecnicamente admissíveis.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		c) Não são permitidas alterações técnicas efetuadas pelo requerente com o intuito de reduzir a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo para 3,5 toneladas ou menos, para que possa ser concedida homologação individual ao veículo. d) Não são permitidas isenções às dimensões máximas admissíveis.
49A	Regulamento n.º 61 da ONU (Saliências exteriores das cabinas)	a) Os requisitos gerais estabelecidos na secção 5 do Regulamento n.º 17 da ONU devem ser cumpridos. b) Se o serviço técnico assim o entender, devem cumprir-se os requisitos dos pontos 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 e 6.11, do Regulamento n.º 17 da ONU.
50A	Regulamento n.º 55 da ONU (Dispositivos de engate)	Unidades técnicas a) Não é necessário que os dispositivos de engate OEM destinados a atrelar um reboque cuja massa máxima não exceda 1 500 kg sejam homologados em conformidade com o Regulamento n.º 55 da ONU. b) Considera-se que um dispositivo de engate é OEM quando está descrito no manual do utilizador ou num documento de apoio equivalente fornecido ao comprador pelo fabricante do veículo. c) Se um dispositivo de engate for homologado com o veículo, uma menção apropriada será incluída no certificado de homologação indicando que o proprietário é responsável por garantir a compatibilidade com o dispositivo de engate instalado no reboque. d) Os dispositivos de engate diferentes dos referidos na alínea a) e os dispositivos de engate instalados *a posteriori* devem ser homologados em conformidade com o Regulamento n.º 55 da ONU. Instalação no veículo O serviço técnico deve certificar-se de que a instalação dos dispositivos de engate cumpre o disposto no ponto 6 do Regulamento n.º 55 da ONU.
54	Regulamento n.º 95 da ONU (Colisão lateral)	a) O requerente deve apresentar uma declaração do fabricante estabelecendo que um determinado veículo, cujo NIV tem de ser especificado, cumpre pelo menos uma das disposições seguintes: — Regulamento n.º 95 da ONU; — Norma FMVSS n.º 214 (Proteção em caso de colisão lateral); — Artigo 18.º do JSRRV. b) Pode ser efetuado, a pedido do requerente, um ensaio em conformidade com o ponto 5 do Regulamento n.º 95 da ONU num veículo de produção.

▼B

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
		c) O ensaio deve ser realizado por um serviço técnico designado para a realização do mesmo. Esse serviço técnico deve fornecer ao requerente um relatório de ensaio pormenorizado.
56A	Regulamento n.º 105 da ONU Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas	Os veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas devem cumprir o disposto no Regulamento n.º 105 da ONU.
▼M1		
58	Regulamento n.º 127 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Proteção dos peões)	Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas. São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU. O sistema de proteção frontal deve ser parte integrante do veículo e, por conseguinte, deve cumprir os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU ou ser homologado enquanto unidade técnica.
▼B		
59	Diretiva 2005/64/CE (Reciclabilidade)	Os requisitos desta diretiva não são aplicáveis.
61	Diretiva 2006/40/CE (Sistemas de ar condicionado)	Os requisitos desta diretiva são aplicáveis.
▼M1		
62	Regulamento n.º 134 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Sistema para hidrogénio)	São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 134 da ONU. Em alternativa, deve demonstrar-se que o veículo cumpre: — Requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 79/2009 na sua versão aplicável em 5 de julho de 2022; — Anexo 100 – normas técnicas relativas aos sistemas de alimentação de veículos movidos a hidrogénio comprimido (Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas) (Japão); — GB/T 24549-2009 Veículos elétricos com pilha de combustível – Requisitos de segurança (Fuel cell electric vehicles – safety requirements) (China); — Norma internacional ISO 23273:2013, Parte 1: Segurança funcional do veículo e Parte 2: Proteção contra os perigos do hidrogénio para veículos movidos a hidrogénio comprimido; ou — SAE J2578 – Segurança geral em veículos com pilha de combustível.
▼B		
72	Regulamento (UE) 2015/758 (Sistema eCall)	Não são aplicáveis os requisitos desse regulamento.

▼B

Notas explicativas referentes ao apêndice 2

1. Abreviaturas utilizadas no presente apêndice:

«OEM»: Original Equipment provided by the Manufacturer (equipamento de origem fornecido pelo fabricante)

«FMVSS»: Federal Motor Vehicle Safety Standard (norma federal de segurança aplicável aos veículos a motor) do Department of Transportation (Ministério dos Transportes) dos EUA

«JSRRV»: Japan Safety Regulations for Road Vehicles (Regulamento japonês em matéria de veículos rodoviários)

«SAE»: Society of Automotive Engineers (Sociedade de engenheiros de mecânica automóvel)

«CISPR»: Comité international spécial des perturbations radioélectriques (Comité Internacional Especial das Perturbações Radioelétricas).

2. Observações:

a) A instalação GPL ou GNC completa deve ser verificada com base nos Regulamentos n.os 67, 110 ou 115 da ONU, consoante o caso.

b) A fórmula a utilizar para a avaliação das emissões de CO_2 é a seguinte:

Motor a gasolina e caixa de velocidades manual:

$CO_2 = 0{,}047\ m + 0{,}561\ p + 56{,}621$

Motor a gasolina e caixa de velocidades automática:

$CO_2 = 0{,}102\ m + 0{,}328\ p + 9{,}481$

Motor a gasolina e veículo híbrido elétrico:

$CO_2 = 0{,}116\ m - 57{,}147$

Motor a gasóleo e caixa de velocidades manual:

$CO_2 = 0{,}108\ m - 11{,}371$

Motor a gasóleo e caixa de velocidades automática:

$CO_2 = 0{,}116\ m - 6{,}432$

Em que: CO_2 é a massa combinada das emissões de CO_2 em g/km, «m» é a massa do veículo em ordem de marcha em kg e «p» é a potência máxima do motor em kW.

A massa combinada de CO_2 é calculada com uma casa decimal e em seguida arredondada ao número inteiro mais próximo, da seguinte forma:

i) se o número à direita da vírgula se situar abaixo de 5, o total é arredondado por defeito;

ii) se o número à direita da vírgula for igual a 5 ou acima de 5, o total é arredondado por excesso.

c) A fórmula a utilizar para a avaliação do consumo de combustível é a seguinte:

$CFC = CO_2 \times k^{-1}$

Em que: CFC é o consumo de combustível combinado em l/100 km, CO_2 é a massa combinada das emissões de CO_2 em g/km após o arredondamento em conformidade com a regra definida na observação 2.b), e «k» é um coeficiente igual a:

23,81 no caso de um motor a gasolina;

26,49 no caso de um motor a gasóleo.

O consumo de combustível combinado é calculado com duas casas decimais, e arredondado da seguinte forma:

▼B

i) se o algarismo a seguir à primeira casa decimal for inferior a 5, o total é arredondado por defeito;

ii) se o algarismo a seguir à primeira casa decimal for igual ou superior a 5, o total é arredondado por excesso.

PARTE II

Lista de Regulamentos da ONU reconhecidos como alternativa às diretivas ou regulamentos referidos na parte I

▼M3

Quando for feita referência a uma diretiva ou a um regulamento específicos no quadro da parte I, uma homologação emitida nos termos dos regulamentos da ONU a seguir indicados, ou uma homologação internacional universal de veículos completos emitida nos termos do Regulamento n.º 0 da ONU ([1]), que inclua a homologação do elemento pertinente ao abrigo dos regulamentos da ONU a seguir indicados, aos quais a União tenha aderido enquanto parte contratante no «Acordo de 1958 revisto» da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, por força da Decisão 97/836/CE do Conselho ([2]), ou por decisões subsequentes deste órgão, conforme disposições constantes do artigo 3.º, n.º 3, da referida decisão, será reconhecida como equivalente a uma homologação UE concedida nos termos da diretiva ou do regulamento específicos pertinentes.

▼B

Qualquer outra alteração dos Regulamentos da ONU enumerados no quadro ([3]) seguinte deve também ser considerada equivalente a uma homologação UE, sem prejuízo da decisão prevista no artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/836/CE.

▼M4

Os requisitos de instalação estabelecidos numa diretiva ou regulamento no quadro da parte I aplicam-se igualmente aos componentes e às unidades técnicas homologados em conformidade com os regulamentos da ONU enumerados no quadro seguinte.

Rubrica	Domínio	Regulamento da ONU	Série de alterações
B14	Sistema de aviso sonoro do veículo	138	01
G1	Nível sonoro	51 59	03 01
G13	Reciclabilidade ([1])	133	00

([1]) São aplicáveis os requisitos estabelecidos no anexo I da Diretiva 2005/64/CE

PARTE III

Lista dos atos regulamentares que estabelecem os requisitos de homologação UE dos veículos para fins especiais

NOTAS EXPLICATIVAS

dos quadros dos apêndices 1 a 6

X: A conformidade com o ato regulamentar é exigida de acordo com a categoria de veículo para a qual é pedida a homologação. Devem ser tidas em conta todas as disposições específicas indicadas para além da presente nota explicativa.

([1]) JO L 135 de 31.5.2018, p. 1.
([2]) JO L 346 de 17.12.1997, p. 78.
([3]) Para alterações subsequentes, ver UNECE TRANS/WP.29/343.

▼**M4**

G: Em caso de homologação em várias fases, deve ser aceite a conformidade com o ato regulamentar de acordo com o qual foi homologado o veículo de base (por exemplo, cujo quadro foi utilizado para construir o veículo para fins especiais). Neste caso, os sistemas do veículo e respetivas características, peças, equipamentos, componentes e unidades técnicas que tenham sido modificados ou acrescentados pelo fabricante podem ser avaliados à luz dos requisitos do veículo de base. Devem ser tidas em conta todas as disposições específicas indicadas para além da presente nota explicativa.

A: A entidade homologadora poderá conceder isenções totais ou parciais, desde que o fabricante demonstre, a contento do serviço técnico, que o veículo não pode cumprir o conjunto completo de requisitos em virtude da sua finalidade especial. No entanto, o fabricante deve procurar cumprir os requisitos na maior medida possível, tendo em conta a proporcionalidade. Essas isenções devem ser descritas na parte 2 do certificado de homologação UE do veículo, bem como nas «observações» do certificado de conformidade. Devem ser tidas em conta todas as disposições específicas indicadas para além da presente nota explicativa.

▼M4

Apêndice 1

Autocaravanas, ambulâncias e carros funerários

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO					
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	G A aplicação é limitada ao habitáculo situado à frente do plano transversal que passa pela linha de referência do tronco da máquina 3-D H colocada no banco mais à retaguarda concebido para utilização normal quando o veículo é utilizado na via pública, bem como às respetivas zonas de referência de cada lugar sentado designado para utilização normal, tal como definido no ato regulamentar, quando o modelo de veículo estiver sujeito aos requisitos aplicáveis à categoria M_1. Não se aplica ao compartimento das ambulâncias destinado aos doentes. Requisitos adicionais para novos modelos de ambulâncias: O compartimento das ambulâncias destinado aos doentes deve respeitar os requisitos da norma EN 1789:2020, Veículos de transporte sanitário e respetivo equipamento — Ambulâncias rodoviárias, excetuando o ponto 6.5, relativo à lista de equipamento. Deve ser apresentada uma prova	G A aplicação é limitada ao habitáculo situado à frente do plano transversal que passa pela linha de referência do tronco da máquina 3-D H colocada no banco mais à retaguarda concebido para utilização normal quando o veículo é utilizado na via pública, bem como às respetivas zonas de referência de cada lugar sentado designado para utilização normal, tal como definido no ato regulamentar, quando o modelo de veículo estiver sujeito aos requisitos aplicáveis à categoria M_1. Não se aplica ao compartimento das ambulâncias destinado aos doentes. Requisitos adicionais para novos modelos de ambulâncias: O compartimento das ambulâncias destinado aos doentes deve respeitar os requisitos da norma EN 1789:2020, Veículos de transporte sanitário e respetivo equipamento — Ambulâncias rodoviárias, excetuando o ponto 6.5, relativo à lista de equipamento. Deve ser apresentada uma prova	n/a para o habitáculo nem para o compartimento destinado aos doentes Requisitos adicionais para novos modelos de ambulâncias: O compartimento das ambulâncias destinado aos doentes deve respeitar os requisitos da norma EN 1789:2020, Veículos de transporte sanitário e respetivo equipamento — Ambulâncias rodoviárias, excetuando o ponto 6.5, relativo à lista de equipamento. Deve ser apresentada uma prova de cumprimento com um relatório de ensaio de um serviço técnico e pode basear-se numa avaliação efetuada por subcontratantes ou filiais do serviço técnico, em conformidade com o disposto no artigo 71.º. Se estiver previsto um espaço para cadeiras de rodas, são igualmente aplicáveis os requisitos relativos aos veículos acessíveis a cadeiras de rodas (código SH) respeitantes ao sistema de ancoragem das cadeiras de rodas e ao sistema de retenção dos ocupantes.	n/a para o habitáculo nem para o compartimento destinado aos doentes Requisitos adicionais para novos modelos de ambulâncias: O compartimento das ambulâncias destinado aos doentes deve respeitar os requisitos da norma EN 1789:2020, Veículos de transporte sanitário e respetivo equipamento — Ambulâncias rodoviárias, excetuando o ponto 6.5, relativo à lista de equipamento. Deve ser apresentada uma prova de cumprimento com um relatório de ensaio de um serviço técnico e pode basear-se numa avaliação efetuada por subcontratantes ou filiais do serviço técnico, em conformidade com o disposto no artigo 71.º. Se estiver previsto um espaço para cadeiras de rodas, são igualmente aplicáveis os requisitos relativos aos veículos acessíveis a cadeiras de rodas (código SH) respeitantes ao sistema de ancoragem das cadeiras de rodas e ao sistema de retenção dos ocupantes.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
			de cumprimento com um relatório de ensaio de um serviço técnico e pode basear-se numa avaliação efetuada por subcontratantes ou filiais do serviço técnico, em conformidade com o disposto no artigo 71.º. Se estiver previsto um espaço para cadeiras de rodas, são igualmente aplicáveis os requisitos relativos aos veículos acessíveis a cadeiras de rodas (código SH) respeitantes ao sistema de ancoragem das cadeiras de rodas e ao sistema de retenção dos ocupantes.	de cumprimento com um relatório de ensaio de um serviço técnico e pode basear-se numa avaliação efetuada por subcontratantes ou filiais do serviço técnico, em conformidade com o disposto no artigo 71.º. Se estiver previsto um espaço para cadeiras de rodas, são igualmente aplicáveis os requisitos relativos aos veículos acessíveis a cadeiras de rodas (código SH) respeitantes ao sistema de ancoragem das cadeiras de rodas e ao sistema de retenção dos ocupantes.		
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	G A aplicação é limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado. Os requisitos relativos à dissipação de energia e aos raios são verificados em conformidade com os pontos 5.2.3/5.2.4.2 e 5.2.4 do Regulamento n.º 17 da ONU quando o modelo de veículo estiver sujeito aos requisitos aplicáveis à categoria M_1. Não são aplicáveis os requisitos respeitantes à retenção de bagagem do anexo 9, ponto 1, alínea c), do Regulamento n.º 17 da ONU.	G A aplicação é limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado. Os requisitos relativos à dissipação de energia e aos raios são verificados em conformidade com os pontos 5.2.3/5.2.4.2 e 5.2.4 do Regulamento n.º 17 da ONU quando o modelo de veículo estiver sujeito aos requisitos aplicáveis à categoria M_1. Não são aplicáveis os requisitos respeitantes à retenção de bagagem do anexo 9, ponto 1, alínea c), do Regulamento n.º 17 da ONU.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	G Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. São exigidas, pelo menos, fixações para cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. São exigidas, pelo menos, fixações para cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. São exigidas, pelo menos, fixações para cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda.
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	G Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. São exigidos, pelo menos, cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda.	G Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. São exigidos, pelo menos, cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda.	G Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. São exigidos, pelo menos, cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda.
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Não exigidos para os bancos de trás	X Não exigidos para os bancos de trás	X Não exigidos para os bancos de trás	X Não exigidos para os bancos de trás

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	G O sistema ISOFIX não é exigido em ambulâncias e carros funerários	G O sistema ISOFIX não é exigido em ambulâncias e carros funerários	IF	IF
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	X	X
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal parcial se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
				Os veículos completados com base numa configuração incompleta de quadro-motor homologada estão isentos do ensaio de colisão à escala real. No entanto, deve ser demonstrado, a contento do serviço técnico, que não existe um risco inaceitável de falha da integridade do sistema de combustível nem risco inaceitável de contacto direto com as partes sob tensão dos sistemas de propulsão de alta tensão, após um impacto frontal. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual em conformidade com o anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/858.		
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal em toda a largura se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, e se os sistemas de retenção pertinentes não tiverem sido modificados de tal modo que daí resulte uma diminuição do nível de segurança, tal como aprovado pelo serviço técnico.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
				Os veículos completados com base numa configuração incompleta de quadro-motor homologada estão isentos do ensaio de colisão à escala real. No entanto, deve ser demonstrado, a contento do serviço técnico, que não existe um risco inaceitável de falha da integridade do sistema de combustível nem risco inaceitável de contacto direto com as partes sob tensão dos sistemas de propulsão de alta tensão, após um impacto frontal. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual em conformidade com o anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/858.		
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão lateral se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha, no âmbito de uma homologação numa fase anterior. Os veículos completados com base numa configuração incompleta de quadro-motor homologada estão isentos do ensaio de colisão à escala real. No entanto, deve ser demonstrado, a contento do serviço técnico, que não existe um risco inaceitável de falha da integridade do sistema de combustível nem risco inaceitável de contacto direto com as partes sob tensão dos sistemas de propulsão de alta tensão, após uma colisão lateral. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual em conformidade com o anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/858.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão traseira se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	G	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE					
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G Não são tidas em conta as modificações dos arranjos interiores diretamente atrás do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	X	X	X
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS					
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G Pode ser um sistema de aviso de afastamento da via de trânsito C2, caso este seja aplicável ao veículo de base.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G	G	G
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G No caso de modificações do sistema de controlo da estabilidade, incluídas numa homologação de uma fase anterior, suscetíveis de afetar o funcionamento do sistema de controlo da estabilidade do veículo de base, deve demonstrar-se que o veículo não se tornou inseguro ou instável. Para o efeito, devem ser realizadas manobras rápidas de mudança de via, em ambas as direções, a uma velocidade de 80 km/h, com brusquidão suficiente para causar a intervenção do sistema de controlo da estabilidade. Estas intervenções devem ser bem controladas e devem melhorar a estabilidade do veículo nessas condições de condução em comparação com a estabilidade do veículo com um sistema de controlo da estabilidade desativado. Todos os ensaios estão sujeitos a acordo entre o fabricante e o serviço técnico.	n/a	n/a

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS					
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	IF G	IF G
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A + G para a cabina A para a parte restante Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A + G para a cabina A para a parte restante Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A + G para a cabina A para a parte restante Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA					
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	G	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	IF	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	IF	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO					
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada às portas que dão acesso aos bancos designados para utilização normal quando o veículo se estiver a deslocar na via pública e quando a distância entre o ponto R do banco e o plano médio da superfície da porta, medida perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo, não exceder 500 mm.	G Aplicação limitada às portas que dão acesso aos bancos designados para utilização normal quando o veículo se estiver a deslocar na via pública e quando a distância entre o ponto R do banco e o plano médio da superfície da porta, medida perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo, não exceder 500 mm. Os veículos completados com base numa configuração incompleta de quadro-motor homologada estão isentos dos requisitos gerais e de desempenho.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	G para a cabina A para a parte restante Os requisitos relativos a saliências de janelas abertas não são aplicáveis ao compartimento residencial.	G para a cabina A para a parte restante Os requisitos relativos a saliências de janelas abertas não são aplicáveis ao compartimento residencial.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	X Exigidos apenas para a frente, a ensaiar se instalados na retaguarda	X Exigidos apenas para a frente, a ensaiar se instalados na retaguarda	X Exigidos apenas para a frente, a ensaiar se instalados na retaguarda	X Exigidos apenas para a frente, a ensaiar se instalados na retaguarda
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X	IF G	IF G	IF G
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	A
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	A
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G para a cabina X para a parte restante

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES					
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. No caso das ambulâncias, uma homologação UE concedida ao veículo de base mais representativo mantém-se válida independentemente da variação do peso de referência. Autocaravanas e carros funerários Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). É admissível a massa de referência do veículo convertido exceder 2 840 kg.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. No caso das ambulâncias, uma homologação UE concedida ao veículo de base mais representativo mantém-se válida independentemente da variação do peso de referência. Autocaravanas e carros funerários Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). É admissível a massa de referência do veículo convertido exceder 2 840 kg.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. No caso das ambulâncias, uma homologação UE concedida ao veículo de base mais representativo mantém-se válida independentemente da variação do peso de referência. Autocaravanas e carros funerários Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). É admissível a massa de referência do veículo convertido exceder 2 840 kg.	Fora do âmbito de aplicação

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G Em caso de homologação em várias fases, calcula-se o novo valor de CO_2 em conformidade com o método de interpolação de CO_2, utilizando os dados pertinentes do veículo completado. Em alternativa, calcula-se o novo valor de CO_2 com base nos parâmetros do veículo completado, conforme especificado no ponto 3.2.4 do anexo B7 do Regulamento n.º 154 da ONU e utilizando a ferramenta da matriz de resistência ao avanço em estrada fornecida pelo fabricante do veículo de base. Se a ferramenta não estiver disponível ou for impraticável a interpolação de CO_2, deve utilizar-se o valor de CO_2 do Veículo Alto do veículo de base, a pedido do fabricante responsável pela conversão, e com o acordo da entidade homologadora.	G Em caso de homologação em várias fases, calcula-se o novo valor de CO_2 em conformidade com o método de interpolação de CO_2, utilizando os dados pertinentes do veículo completado. Em alternativa, calcula-se o novo valor de CO_2 com base nos parâmetros do veículo completado, conforme especificado no ponto 3.2.4 do anexo B7 do Regulamento n.º 154 da ONU e utilizando a ferramenta da matriz de resistência ao avanço em estrada fornecida pelo fabricante do veículo de base. Se a ferramenta não estiver disponível ou for impraticável a interpolação de CO_2, deve utilizar-se o valor de CO_2 do Veículo Alto do veículo de base, a pedido do fabricante responsável pela conversão, e com o acordo da entidade homologadora.	G Em caso de homologação em várias fases, calcula-se o novo valor de CO_2 em conformidade com o método de interpolação de CO_2, utilizando os dados pertinentes do veículo completado. Em alternativa, calcula-se o novo valor de CO_2 com base nos parâmetros do veículo completado, conforme especificado no ponto 3.2.4 do anexo B7 do Regulamento n.º 154 da ONU e utilizando a ferramenta da matriz de resistência ao avanço em estrada fornecida pelo fabricante do veículo de base. Se a ferramenta não estiver disponível ou for impraticável a interpolação de CO_2, deve utilizar-se o valor de CO_2 do Veículo Alto do veículo de base, a pedido do fabricante responsável pela conversão, e com o acordo da entidade homologadora.	Fora do âmbito de aplicação
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. No caso das ambulâncias, uma homologação UE concedida ao veículo de base mais representativo mantém-se válida independentemente da variação do peso de referência. Autocaravanas e carros funerários Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). É admissível a massa de referência do veículo convertido exceder 2 840 kg.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. No caso das ambulâncias, uma homologação UE concedida ao veículo de base mais representativo mantém-se válida independentemente da variação do peso de referência. Autocaravanas e carros funerários Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). É admissível a massa de referência do veículo convertido exceder 2 840 kg.	G	G

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G	G	G	G
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G	G	G	G
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G	G	G	Fora do âmbito de aplicação
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G	G	G	Fora do âmbito de aplicação
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G	G	G	G
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G	G	G	G
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G	G	G	G

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	$M_1 \leq 2\ 500$ kg	$M_1 > 2\ 500$ kg	M_2	M_3
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G	G	G	G
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	G	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*					
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X	X	X	X
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858 Regulamento n.º 156 da ONU	X	X	X	X

▼M4

Apêndice 2

Veículos blindados

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO											
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	A	IF	IF	IF	IF	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE											
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
				isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.		isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.				
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼ **M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os dispositivos necessários não puderem ser colocados na posição ideal para evitar que sejam danificados, o que impede a plena conformidade com os requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	G O fator da transmissão da luz é de, pelo menos, 60% e o ângulo de obscurecimento do pilar «A» não é superior a 10°.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G O fator da transmissão da luz é de, pelo menos, 60% e o ângulo de obscurecimento do pilar «A» não é superior a 10°.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	A	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	A	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS											
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	G	G	G	G	G	G	X	X	X	X
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	n/a	n/a	X	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS											
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	A São admitidos dispositivos adicionais de alarme de emergência.	A São admitidos dispositivos adicionais de alarme de emergência.	A São admitidos dispositivos adicionais de alarme de emergência.	A São admitidos dispositivos adicionais de alarme de emergência.	A São admitidos dispositivos adicionais de alarme de emergência.	A São admitidos dispositivos adicionais de alarme de emergência.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	X	IF G	IF G	X	IF G	IF G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF	IF	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA											
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	A	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO											
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F10	Sistemas anti-projeção	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	X	X	X	X	X
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	X	X	X	X	X
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES											
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/ /2014	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/ /2007	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	Fora do âmbito de aplicação	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
			certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.	certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.		certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.	certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.					
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/ /2007	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	Fora do âmbito de aplicação	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	X A pedido do fabricante, o Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 pode aplicar-se a veículos com uma massa de referência superior a 2 840 kg. A entidade homologadora só pode conceder isenções se o fabricante demonstrar que o veículo não pode cumprir os requisitos devido ao fim especial a que se destina. As isenções concedidas devem ser descritas no	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
			certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.	certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.		certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.	certificado de homologação do veículo e no certificado de conformidade.					
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*											
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858 Regulamento n.º 156 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X		

▼M4

Apêndice 3

Veículos acessíveis em cadeira de rodas

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO		
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	G A nota G pode ser aplicada aos arranjos no interior do veículo que não sejam significativamente afetados pela modificação, todavia, quaisquer arranjos incorporados ou modificados no interior devem cumprir os requisitos aplicáveis aos veículos da categoria M_1. A aplicação é limitada ao habitáculo situado à frente do plano transversal que passa pela linha de referência do tronco da máquina 3-D H colocada no banco mais à retaguarda concebido para utilização normal quando o veículo é utilizado na via pública, bem como às respetivas zonas de referência de cada lugar sentado designado para utilização normal, tal como definido no ato regulamentar, quando o modelo de veículo estiver sujeito aos requisitos aplicáveis à categoria M_1.
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	G A nota G pode ser aplicada aos bancos e apoios de cabeça do veículo que não sejam significativamente afetados pela modificação, todavia, quaisquer arranjos incorporados ou modificados relativos aos bancos e aos apoios de cabeça devem cumprir os requisitos aplicáveis aos veículos da categoria M_1. Os requisitos relativos à dissipação de energia e aos raios dos bancos e apoios de cabeça são verificados em conformidade com os pontos 5.2.3/5.2.4.2 e 5.2.4 do Regulamento n.º 17 da ONU quando o modelo de veículo estiver sujeito aos requisitos aplicáveis à categoria M_1. O plano longitudinal do local previsto para a cadeira de rodas durante a circulação do veículo deve ser paralelo ao plano longitudinal deste último. O proprietário do veículo é informado de que, para se opor às forças transmitidas pelo mecanismo de ancoragem durante as diferentes condições de condução, é recomendada a utilização de uma cadeira de rodas com uma estrutura que corresponda à parte pertinente da norma ISO 7176--19:2008/Amd 1:2015 (ou revisões posteriores). Os assentos do veículo podem ser adaptados sem serem submetidos a novos ensaios, desde que possa ser demonstrado, a contento do serviço técnico, que as suas ancoragens, mecanismos e apoios de cabeça apresentam um nível de desempenho adequado. Não são aplicáveis os requisitos respeitantes à retenção de bagagem do Regulamento n.º 17 da ONU [anexo 9, ponto 1, alínea c)].
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Cada local previsto para uma cadeira de rodas deve dispor de pontos de fixação para a ancoragem da cadeira de rodas e para o sistema de retenção do ocupante (WTORS), estando isto em conformidade com as disposições adicionais aplicáveis ao ensaio do sistema de ancoragem da cadeira de rodas e de retenção do ocupante que figuram a seguir. 1. Definições 1.1. Uma réplica de cadeira de rodas (SWC) significa uma cadeira de rodas rígida e reutilizável de ensaio, definida na secção 3 da norma internacional ISO 10542--1:2012. 1.2. O ponto P significa uma representação da posição da anca do ocupante da cadeira de rodas quando este se encontra sentado na SWC, conforme definido na secção 3 da norma internacional ISO 10542-1:2012. A pedido do fabricante, pode ser utilizada uma réplica de cadeira de rodas mais pesada, desde que tenha as mesmas características dimensionais e a mesma posição do centro de gravidade que a versão prescrita. Os pneus podem ser substituídos por versões maciças ou cheias de espuma da mesma dimensão. 1.3. A sigla inglesa WTORS significa um sistema de ancoragem de cadeiras de rodas e de retenção do ocupante. 2. Requisitos gerais 2.1. Cada local previsto para uma cadeira de rodas deve dispor de pontos de fixação para a ancoragem do WTORS. 2.2. Os pontos de fixação inferiores do cinto do ocupante da cadeira de rodas devem estar situados em conformidade com o disposto no ponto 5.4.2.2 do Regulamento n.º 14 da ONU relativo ao ponto P da réplica da cadeira de rodas, colocada na posição de deslocação determinada pelo fabricante. O(s) ponto(s) de fixação real/ /reais superior(es) devem estar situados, pelo menos, 1 100 mm acima do plano horizontal que passa pelos pontos de contacto entre as rodas traseiras da réplica da cadeira de rodas e o piso do veículo. Essa condição deve continuar a estar preenchida após o ensaio realizado em conformidade com os pontos 3 ou 4 seguintes. São aplicáveis os pontos 3 ou 4. 3. Ensaios estáticos no veículo 3.1. Fixações do sistema de retenção do ocupante da cadeira de rodas 3.1.1. As fixações do sistema de retenção do ocupante da cadeira de rodas devem resistir às forças estáticas prescritas para as fixações do sistema de retenção do ocupante no Regulamento n.º 14 da ONU, conjugadas com as forças estáticas aplicadas aos pontos de fixação da ancoragem da cadeira de rodas, especificadas no ponto 3.2. 3.2. Pontos de fixação da ancoragem da cadeira de rodas Os pontos de fixação da ancoragem da cadeira de rodas devem resistir às forças a seguir indicadas durante, pelo menos, 0,2 segundos, aplicadas através da SWC (ou de uma réplica de cadeira de rodas adequada, com pontos de fixação entre os eixos, à altura do assento e no ponto de ancoragem, em conformidade com as especificações para a SWC) a uma altura de 300 ± 100 mm da superfície em que a SWC está imobilizada:

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
			3.2.1. No caso de uma cadeira de rodas orientada para a frente, uma força simultânea, coincidente com a força aplicada às fixações do sistema de retenção do ocupante, de 24,5 kN; e 3.2.2. Um segundo ensaio em que é aplicada uma força estática de 8,2 kN orientada para a retaguarda do veículo. 3.2.3. No caso de uma cadeira de rodas orientada para a retaguarda, uma força simultânea, coincidente com a força aplicada às fixações do sistema de retenção do ocupante, de 8,2 kN e 3.2.4. Um segundo ensaio em que é aplicada uma força estática de 24,5 kN, orientada para a frente do veículo. 4. Ensaios dinâmicos no veículo 4.1. A montagem de todo o sistema WTORS deve ser objeto de um ensaio dinâmico no veículo, em conformidade com os pontos 5.2.2 e 5.2.3 e com o anexo A da norma internacional ISO 10542-1:2012, para verificar simultaneamente todos os componentes/fixações, com recurso a uma carroçaria ou a uma estrutura representativa.
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	X Cada local previsto para uma cadeira de rodas deve estar equipado com um cinto de retenção do ocupante que cumpra as disposições adicionais aplicáveis ao ensaio do sistema de ancoragem da cadeira de rodas e de retenção do ocupante estabelecidas a seguir. Se, devido à conversão, os pontos de fixação dos cintos de segurança tiverem de ser deslocados para o exterior dos limites de tolerância previstos no ponto 7.7.1 do Regulamento n.º 16 da ONU, o serviço técnico deve verificar se a alteração constitui, ou não, o caso mais desfavorável. Se assim for, deve ser realizado o ensaio previsto no ponto 7.7.1 do Regulamento n.º 16 da ONU. O ensaio pode ser realizado com recurso a componentes que não tenham sido submetidos ao ensaio de condicionamento previsto no Regulamento n.º 16 da ONU. 1. Definições 1.1. Uma réplica de cadeira de rodas (SWC) significa uma cadeira de rodas rígida e reutilizável de ensaio, definida na secção 3 da norma internacional ISO 10542-1:2012. 1.2. O ponto P significa uma representação da posição da anca do ocupante da cadeira de rodas quando este se encontra sentado na SWC, conforme definido na secção 3 da norma internacional ISO 10542-1:2012. A pedido do fabricante, pode ser utilizada uma réplica de cadeira de rodas mais pesada, desde que tenha as mesmas características dimensionais e a mesma posição do centro de gravidade que a versão prescrita. Os pneus podem ser substituídos por versões maciças ou cheias de espuma da mesma dimensão. 1.3. A sigla inglesa WTORS significa um sistema de ancoragem de cadeiras de rodas e de retenção do ocupante.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
			2. Requisitos gerais 2.1. Deve ser realizada uma avaliação do WTORS do cinto do ocupante, a fim de assegurar a conformidade com os pontos 8.2.2 a 8.2.2.4 e 8.3.1 a 8.3.4 do Regulamento n.º 16 da ONU. São aplicáveis os pontos 3 ou 4. 3. Ensaios estáticos no veículo 3.1. Componentes do sistema 3.1.1. Se as fixações do WTORS tiverem sido ensaiadas estaticamente no veículo, todos os componentes do WTORS devem satisfazer os requisitos pertinentes da norma internacional ISO 10542-1:2012. Deve, contudo, ser realizado o ensaio dinâmico especificado no anexo A e nos pontos 5.2.2 e 5.2.3 da norma internacional ISO 10542-1:2012 em todo o WTORS, com recurso à geometria das fixações do veículo, e não à geometria de ensaio especificada no anexo A da norma internacional ISO 10542-1:2012. O ensaio pode ser realizado no interior da estrutura do veículo ou numa outra estrutura que reproduza a geometria das fixações WTORS do veículo. A localização de cada fixação utilizada para o ensaio deve situar-se dentro da tolerância prevista no ponto 7.7.1 do Regulamento n.º 16 da ONU, em função da sua posição real em relação ao ponto P. 3.1.2. Se for homologada em conformidade com o Regulamento n.º 16 da ONU, a parte de retenção do ocupante do WTORS deve ser submetida ao ensaio dinâmico enquanto parte do WTORS completo especificado no ponto 3.1.1, mas considera-se que os requisitos dos pontos 5.1, 5.3 e 5.4 da norma internacional ISO 10542-1:2012 foram cumpridos. 4. Ensaios dinâmicos no veículo 4.1. Se as fixações do WTORS tiverem sido ensaiadas estaticamente no veículo, as partes que compõem o WTORS devem cumprir os requisitos aplicáveis da norma internacional ISO 10542-1:2012, pontos 5.1, 5.3 e 5.4. Estes requisitos são considerados cumpridos no que respeita à retenção do ocupante se o sistema for aprovado em conformidade com o Regulamento n.º 16 da ONU.
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	IF Não é necessário instalar o número mínimo de pontos de fixação do sistema ISOFIX de retenção para crianças. No caso de um procedimento de homologação em várias fases, em que um sistema de fixação ISOFIX tenha sido afetado pela conversão do veículo, o sistema deve voltar a ser objeto de ensaio ou os pontos de fixação devem ser inutilizáveis. Neste último caso, os rótulos ISOFIX devem ser retirados e devem ser fornecidas informações adequadas no manual de instruções do veículo completado.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X A modificação do percurso, do comprimento da conduta de reabastecimento, das tubagens de combustível e das tubagens do vapor de combustível, bem como o reposicionamento do reservatório original e dos dispositivos de controlo por evaporação fornecidos pelo fabricante do veículo de base, é admissível sem mais ensaios, desde que sejam cumpridos os requisitos de instalação dos pontos 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 e 5.11 do Regulamento n.º 34 da ONU e desde que o serviço técnico valide, mediante inspeção visual, o cumprimento dos requisitos essenciais do ponto 5.10 do referido regulamento. Nos casos que impliquem o reposicionamento do reservatório de plástico original, não são necessários mais ensaios em conformidade com o anexo 5 do Regulamento n.º 34 da ONU.
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	G
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	G
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	G
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	G

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	G Em alternativa, um ensaio adequado de rigidez à torção, em que se aplique ao veículo um binário tão próximo quanto possível dos pontos de montagem das molas, com todas as portas, escotilhas e tampa do compartimento do motor abertas, deve demonstrar que a rigidez à torção se situa a ±75% da resistência à torção da carroçaria do veículo na fase anterior não modificada. Além disso, deve ser efetuado um ensaio de rigidez à flexão com o veículo sobre uma superfície plana, no qual todas as portas e escotilhas laterais e traseiras devem abrir-se normalmente quando o veículo estiver carregado com a sua massa máxima em carga tecnicamente admissível.
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	G Em alternativa, um ensaio adequado de rigidez à torção, em que se aplique ao veículo um binário tão próximo quanto possível dos pontos de montagem das molas, com todas as portas, escotilhas e tampa do compartimento do motor abertas, deve demonstrar que a rigidez à torção se situa a ±75% da resistência à torção da carroçaria do veículo na fase anterior não modificada. Além disso, deve ser efetuado um ensaio de rigidez à flexão com o veículo sobre uma superfície plana, no qual todas as portas e escotilhas laterais e traseiras devem abrir-se normalmente quando o veículo estiver carregado com a sua massa máxima em carga tecnicamente admissível.
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	G n/a no caso de sistemas de direção modificados para condutores com necessidades especiais
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	G Em alternativa, um ensaio adequado de rigidez à torção, em que se aplique ao veículo um binário tão próximo quanto possível dos pontos de montagem das molas, com todas as portas, escotilhas e tampa do compartimento do motor abertas, deve demonstrar que a rigidez à torção se situa a ±75% da resistência à torção da carroçaria do veículo na fase anterior não modificada. Além disso, deve ser efetuado um ensaio de rigidez à flexão com o veículo sobre uma superfície plana, no qual todas as portas e escotilhas laterais e traseiras devem abrir-se normalmente quando o veículo estiver carregado com a sua massa máxima em carga tecnicamente admissível.
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	G

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE		
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	G
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	G Não são tidas em conta as modificações dos arranjos interiores diretamente atrás do para-brisas.
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	G n/a no caso de sistemas de travagem modificados para condutores com necessidades especiais
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	A Eventual isenção parcial se o equipamento destinado a passageiros com necessidades especiais impedir o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	G
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	G
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	G
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	G
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	X
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS		
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	G
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	G n/a no caso de sistemas de direção modificados para condutores com necessidades especiais, ou, no caso de um sistema de travagem modificado, se o ELKS do veículo de base atuar em vez disso sobre o sistema de travagem.
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	G
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	G n/a no caso de sistemas de travagem modificados para condutores com necessidades especiais
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	G No caso de modificações do sistema de controlo da estabilidade, incluídas numa homologação de uma fase anterior, suscetíveis de afetar o funcionamento do sistema de controlo da estabilidade do veículo de base, deve demonstrar-se que o veículo não se tornou inseguro ou instável. Para o efeito, devem ser realizadas manobras rápidas de mudança de via, em ambas as direções, a uma velocidade de 80 km/h, com brusquidão suficiente para causar a intervenção do sistema de controlo da estabilidade. Estas intervenções devem ser bem controladas e devem melhorar a estabilidade do veículo nessas condições de condução em comparação com a estabilidade do veículo com um sistema de controlo da estabilidade desativado, caso isso seja possível. Todos os ensaios estão sujeitos a acordo entre o fabricante e o serviço técnico.
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	G n/a no caso de sistemas de travagem modificados para condutores com necessidades especiais
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	G
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS		
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	A Eventual isenção parcial se o equipamento destinado a passageiros com necessidades especiais impedir o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	G
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA		
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	A
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	A Eventual isenção parcial se o equipamento destinado a passageiros com necessidades especiais impedir o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	A Eventual isenção parcial se o equipamento destinado a passageiros com necessidades especiais impedir o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO		
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	G Os aparelhos auxiliares de embarque são considerados apenas na posição recolhida
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	X Exigidos apenas para a frente, a ensaiar se instalados na retaguarda
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	G
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	X Para efeitos de cálculo, presume-se que a massa da cadeira de rodas, incluindo o seu ocupante, é de 160 kg. A massa deve ser concentrada no ponto «P» da réplica da cadeira de rodas, encontrando-se esta última na posição prevista durante a circulação declarada pelo fabricante. É admissível limitar temporariamente a capacidade total de passageiros e restringir a utilização de lugares sentados normais em resultado do transporte de cadeiras de rodas com os seus utilizadores. Nesse caso, os lugares sentados normais afetados devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado. Tal deve ser indicado na parte 2 do certificado de homologação UE, bem como na rubrica «Observações» do certificado de conformidade, a fim de permitir a inclusão desta informação na documentação de bordo relativa ao registo do veículo. Além disso, o manual de instruções do veículo completado deve explicar o seguinte: O significado de quaisquer pictogramas utilizados para assinalar os lugares sentados afetados, bem como uma descrição mais circunstanciada das restrições específicas, se for necessário.
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES		
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	G É permitida a modificação do comprimento do sistema de escape sem necessidade de repetir os ensaios, desde que a contrapressão de escape permaneça semelhante.
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G A modificação do sistema de escape é autorizada, sem necessidade de mais ensaios das emissões do tubo de escape, desde que os dispositivos de controlo das emissões, incluindo os filtros de partículas (se existirem), não sejam afetados. Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). Nesse caso, é aceitável que a massa de referência do veículo convertido exceda 2 840 kg.
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G A modificação do sistema de escape é autorizada, sem necessidade de mais ensaios de emissões de CO_2/do consumo de combustível, desde que os dispositivos de controlo das emissões, incluindo os filtros de partículas (se existirem), não sejam afetados. Em caso de homologação em várias fases, calcula-se o novo valor de CO_2 em conformidade com o método de interpolação de CO_2, utilizando os dados pertinentes do veículo completado. Em alternativa, calcula-se o novo valor de CO_2 com base nos parâmetros do veículo completado, conforme especificado no ponto 3.2.4 do anexo B7 do Regulamento n.º 154 da ONU e utilizando a ferramenta da matriz de resistência ao avanço em estrada fornecida pelo fabricante do veículo de base. Se a ferramenta não estiver disponível ou for impraticável a interpolação de CO_2, deve utilizar-se o valor de CO_2 do Veículo Alto do veículo de base, a pedido do fabricante responsável pela conversão, e com o acordo da entidade homologadora.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X A modificação do sistema de escape é autorizada, sem necessidade de mais ensaios das emissões do tubo de escape e de CO_2/do consumo de combustível, desde que os dispositivos de controlo das emissões, incluindo os filtros de partículas (se existirem), não sejam afetados. Se os dispositivos de controlo das evaporações forem conservados tais como instalados pelo fabricante do veículo original (completo ou incompleto), nenhum novo ensaio do veículo modificado relativo às emissões por evaporação é exigido.
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G Em caso de conversão de um veículo (por exemplo, num processo de homologação em várias fases), o fabricante responsável pela conversão deve consultar o fabricante do veículo original (completo ou incompleto) para obter a confirmação de que o veículo convertido está abrangido pela homologação das emissões do veículo original (completo ou incompleto). Nesse caso, é aceitável que a massa de referência do veículo convertido exceda 2 840 kg.
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G Se os dispositivos de controlo das evaporações forem conservados tais como instalados pelo fabricante do veículo original (completo ou incompleto), nenhum novo ensaio do veículo modificado relativo às emissões por evaporação é exigido.
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	G
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_1
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	G
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	G
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO SOFTWARE		
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858, anexo IV Regulamento n.º 156 da ONU	X

▼M4

Apêndice 4

Outros veículos para fins especiais

(incluindo grupo especial, veículos transportadores de equipamento diverso e caravanas)

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO										
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/ /2144	IF	IF	IF	IF	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	A	A	A	X	X	X	X
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X É admissível a modificação do percurso e do comprimento da conduta de reabastecimento de combustível e o reposicionamento do reservatório original no interior, desde que sejam cumpridos todos os requisitos de instalação.	X	X	X	X
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	G	X	G	G	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	G	X	G	G	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	G	X	G	G	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	G	X	G	G	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal parcial se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
					anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.						
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão frontal em toda a largura se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A + G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão da cabina se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão lateral se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A + G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão lateral contra um poste se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
					furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.						
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A + G Considera-se que os veículos completados cumprem os requisitos em matéria de colisão traseira se a conformidade tiver sido demonstrada, pelo menos, na configuração de furgoneta ou quadro-cabina, com um grupo motopropulsor adequado, no âmbito de uma	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
					homologação numa fase anterior, independentemente do aumento da massa em ordem de marcha.						
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/ /758	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE										
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na traseira do veículo impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na traseira do veículo impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na traseira do veículo impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼ M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.	X O material das vidraças pode ser vidro de segurança ou plástico rígido.	X O material das vidraças pode ser vidro de segurança ou plástico rígido.	X O material das vidraças pode ser vidro de segurança ou plástico rígido.	X O material das vidraças pode ser vidro de segurança ou plástico rígido.
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS										
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/ /2144	G	G	G	G O sistema de travagem antibloqueio não é obrigatório para os veículos com transmissão hidrostática.	G O sistema de travagem antibloqueio não é obrigatório para os veículos com transmissão hidrostática.	X	X	X	X
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/ /2144	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/ /2144	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	n/a	n/a	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento	Equipamento
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS										
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/ /2144	IF G	IF G	X	IF G	IF G	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/ /2144	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	A Eventual isenção parcial se os equipamentos não amovíveis na parte da frente da cabina impedirem o pleno cumprimento dos requisitos e eventual isenção total se for impossível cumprir esses requisitos.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/ /2144	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	IF	IF	IF	IF	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA										
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/ /2144	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	IF	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	A	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO										
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X Aplicação limitada às portas que dão acesso aos bancos designados para utilização normal quando o veículo se estiver a deslocar na via pública e quando a distância entre o ponto R do banco e o plano médio da superfície da porta, medida perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo, não exceder 500 mm.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	B	B	B	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/ /2144	A	A	A	A	A	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/ /2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	X	X	X	X	X
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/ /2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	X	X	X	X	X	X
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES										
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	G A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	Fora do âmbito de aplicação	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios. Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	X A modificação do comprimento do sistema de escape, após o último silencioso, que não exceda 2,0 m é admissível sem novos ensaios.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	X	Fora do âmbito de aplicação	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 715/2007 Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 715/ /2007 Regulamento (CE) n.º 595/ /2009	X	X	X	X	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	n/a No entanto, é aplicável o anexo V relativo à proibição de reutilização dos componentes especificados.	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	X	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*										
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/ /858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/ /858, anexo IV Regulamento n.º 156 da ONU	X	X	X	X	X	X	X		

▼M4

Apêndice 5

Gruas móveis

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO		
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	A Não se exige para veículos que cumpram as disposições do anexo I, parte A, ponto 4.3, alínea b), subalíneas ii) e iii), e ponto 4.3, alínea c).
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	A

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	A
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	A
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE		
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	A
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	A
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	A
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Para todas as vidraças, com exceção do para-brisas e das janelas laterais situadas à frente dos pontos oculares do condutor, o material pode ser de vidro de segurança ou de plástico rígido.
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	X
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS		
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	X Direção tipo caranguejo autorizada
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	G Ensaio a realizar apenas com o veículo completo/completado. Os veículos até quatro eixos devem cumprir todos os requisitos fixados nos atos regulamentares aplicáveis. São admitidas derrogações para os veículos com mais de quatro eixos, desde que: a) Sejam justificadas pela construção especial; e b) Sejam cumpridos todos os comportamentos funcionais relativos à travagem de estacionamento, de serviço e de emergência estabelecidos no ato regulamentar aplicável. O sistema de travagem antibloqueio não é obrigatório para os veículos com transmissão hidrostática.
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS		
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	IF G
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X n/a no caso de veículo completo
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	A Aplicável apenas no caso de um veículo de base quadro-cabina e n/a em todos os outros casos.
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	A Desde que todos os dispositivos de iluminação obrigatórios estejam instalados.
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA		
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	A Aplicável apenas no caso de um veículo de base quadro-cabina e n/a em todos os outros casos.
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO		
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	A
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	A
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	A

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144	A Não se exige para veículos que cumpram as disposições do anexo I, parte A, ponto 4.3, alínea b), subalíneas ii) e iii), e ponto 4.3, alínea c).
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	A
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES		
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	G Ensaio a realizar apenas com o veículo completo/completado. O veículo pode ser ensaiado em conformidade com a Diretiva 70/157/CEE, o Regulamento n.º 51.02 da ONU ou o Regulamento (CE) n.º 540/2014. São aplicáveis os seguintes valores-limite, independentemente das condições do veículo, como o tipo de motor, o tipo de caixa de velocidades e eventuais subclassificações: a) 81 dB(A) para os veículos cujo motor tem uma potência inferior a 75 kW; b) 83 dB(A) para os veículos cujo motor tem uma potência não inferior a 75 kW mas inferior a 150 kW; c) 84 dB(A) para os veículos cujo motor tem uma potência não inferior a 150 kW.
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, pode aplicar-se o Regulamento (UE) 2016/1628.
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	Fora do âmbito de aplicação
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	Fora do âmbito de aplicação
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*		
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858, anexo IV Regulamento n.º 156 da ONU	X

▼M4

Apêndice 6

Veículos para transportar cargas excecionais

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
A	SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO			
A1	Arranjos interiores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública. Os bancos que não sejam designados como tal devem estar clara e permanentemente identificados para os utentes através de um pictograma ou de um sinal com um texto adequado.	Fora do âmbito de aplicação
A3	Bancos de autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A4	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	Fora do âmbito de aplicação
A5	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento (UE) 2019/2144	X Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo for utilizado na via pública.	Fora do âmbito de aplicação
A6	Avisadores de cinto de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
A7	Sistemas de separação	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento
A8	Fixações de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento (UE) 2019/2144	IF B	Fora do âmbito de aplicação
A9	Sistemas de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento
A10	Sistemas reforçados de retenção para crianças (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
A11	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação
A12	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A
A13	Proteção lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	X	A
A14	Segurança do reservatório de combustível (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A
A15	Segurança do gás de petróleo liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
A16	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
A17	Segurança do hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
A18	Validação do material do sistema para hidrogénio (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
A19	Segurança elétrica em serviço (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
A20	Colisão frontal parcial	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A21	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A22	Proteção do condutor contra o mecanismo de direção em caso de colisão	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A23	Sacos insufláveis de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento
A24	Colisão da cabina	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação
A25	Colisão lateral	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A27	Colisão à retaguarda	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
A28	Sistemas eCall baseados no número 112 integrados nos veículos	Regulamento (UE) 2015/758	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B	UTENTES VULNERÁVEIS DA ESTRADA, VISÃO E VISIBILIDADE			
B1	Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B2	Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B3	Sistemas de proteção frontal	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento
B4	Travagem de emergência avançada face a peões e ciclistas à frente do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
B6	Sistema de informação sobre os ângulos mortos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
B7	Deteção de obstáculos em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
B8	Visão para a frente	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
B9	Visão direta em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação
B10	Vidraças de segurança	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X O material das vidraças pode ser vidro de segurança ou plástico rígido.

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
B11	Degelo/desembaciamento	Regulamento (UE) 2019/2144	X Os veículos devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação
B12	Lavagem/limpeza dos vidros	Regulamento (UE) 2019/2144	X Os veículos devem estar equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.	Fora do âmbito de aplicação
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
B14	Sistemas de aviso sonoro do veículo	Regulamento (UE) n.º 540/2014	X	Fora do âmbito de aplicação
C	CHASSIS, TRAVÕES, PNEUS E DIREÇÃO DOS VEÍCULOS			
C1	Equipamento de direção	Regulamento (UE) 2019/2144	X Direção tipo caranguejo autorizada	X
C2	Aviso de afastamento da via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação
C3	Sistema de emergência para manutenção na via de trânsito	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C4	Travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	G Ensaio a realizar apenas com o veículo completo/completado. Os veículos até quatro eixos devem cumprir todos os requisitos fixados nos atos regulamentares aplicáveis. São admitidas derrogações para os veículos com mais de quatro eixos, desde que: a) Sejam justificadas pela construção especial; e b) Sejam cumpridos todos os comportamentos funcionais relativos à travagem de estacionamento, de serviço e de emergência estabelecidos no ato regulamentar aplicável. O sistema de travagem antibloqueio não é obrigatório para os veículos com transmissão hidrostática.	X
C5	Peças de substituição para travões	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
C6	Assistência à travagem	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	X
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	n/a	Fora do âmbito de aplicação
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X Os pneus devem ser homologados em conformidade com os requisitos do Regulamento n.º 117 da ONU, ainda que a velocidade de projeto do veículo seja inferior a 80 km/h.
C11	Rodas sobresselentes e sistemas de rodagem sem pressão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C12	Pneus recauchutados	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A
C15	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X Os pneus devem ser homologados em conformidade com os requisitos do Regulamento n.º 54 da ONU, ainda que a velocidade de projeto do veículo seja inferior a 80 km/h. A capacidade de carga pode ser ajustada em relação à velocidade máxima de projeto do reboque, mediante o acordo do fabricante de pneus.

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
C16	Rodas de substituição	Regulamento (UE) 2019/2144	Equipamento	Equipamento
D	PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS			
D1	Avisador sonoro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D2	Interferências radioelétricas (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento (UE) 2019/2144	IF G	Fora do âmbito de aplicação
D4	Proteção de veículos contra ataques cibernéticos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D5	Velocímetro	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D6	Conta-quilómetros	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D8	Adaptação inteligente da velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
D13	Dispositivos retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
D14	Fontes luminosas	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
D15	Instalação de dispositivos de sinalização luminosa, de iluminação rodoviária e retrorrefletores	Regulamento (UE) 2019/2144	X	A Desde que estejam instalados todos os dispositivos de iluminação obrigatórios e que a visibilidade geométrica não seja afetada.
D16	Sinal de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144	X Apenas para veículos equipados com um sistema de travagem antibloqueio controlado eletronicamente	Fora do âmbito de aplicação
D17	Limpa-faróis (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	IF	Fora do âmbito de aplicação
D18	Indicador de mudança de velocidade	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E	COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA			
E1	Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
E2	Avisador da sonolência e da perda de atenção do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação
E3	Avisador avançado de distração do condutor	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação
E4	Sistema de controlo da disponibilidade do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
E5	Aparelho de registo de eventos	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação
E7	Sistemas para fornecer ao veículo informações sobre o estado do veículo e da zona circundante (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação
E8	Circulação em pelotão (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação
E9	Sistemas para fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada (no caso de veículos automatizados)	Regulamento (UE) 2019/2144	Ainda não existem quaisquer requisitos	Fora do âmbito de aplicação
F	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO			
F1	Espaço para chapa de matrícula	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
F2	Movimento em marcha-atrás	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos	Regulamento (UE) 2019/2144	X	Fora do âmbito de aplicação
F5	Saliências exteriores	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F6	Saliências exteriores da cabina dos veículos comerciais	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
F8	Dispositivos de reboque	Regulamento (UE) 2019/2144	A	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
F9	Recobrimento das rodas	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F10	Sistemas antiprojeção	Regulamento (UE) 2019/2144	X	A
F11	Massas e dimensões	Regulamento (UE) 2019/2144	A	A
F12	Engates mecânicos	Regulamento (UE) 2019/2144	IF X	X
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas (IF)	Regulamento (UE) 2019/2144	X	X
F14	Construção geral dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F15	Resistência da superestrutura dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
F16	Inflamabilidade dos autocarros	Regulamento (UE) 2019/2144	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G	DESEMPENHO AMBIENTAL E EMISSÕES			
G1	Nível sonoro	Regulamento (UE) n.º 540/2014	G Ensaio a realizar apenas com o veículo completo/completado. O veículo pode ser ensaiado em conformidade com a Diretiva 70/157/CEE, o Regulamento n.º 51.02 da ONU ou o Regulamento (CE) n.º 540/2014. São aplicáveis os seguintes valores-limite, independentemente das condições do veículo, como o tipo de motor, o tipo de caixa de velocidades e eventuais subclassificações: a) 81 dB(A) para os veículos cujo motor tem uma potência inferior a 75 kW; b) 83 dB(A) para os veículos cujo motor tem uma potência não inferior a 75 kW mas inferior a 150 kW; c) 84 dB(A) para os veículos cujo motor tem uma potência não inferior a 150 kW.	Fora do âmbito de aplicação
G2	Emissões do tubo de escape do veículo no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação

▼M4

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
G2a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo e dispositivo para a monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G3	Emissões do tubo de escape do motor no laboratório	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação
G3a	Determinação das emissões específicas de CO_2 e do consumo de combustível do veículo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G3b	Determinação do desempenho específico do reboque em termos de eficiência energética	Regulamento (CE) n.º 595/2009	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G4	Emissões do tubo de escape em estrada	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação
G5	Durabilidade das emissões do tubo de escape	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	Fora do âmbito de aplicação
G6	Emissões do cárter	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	Fora do âmbito de aplicação
G7	Emissões por evaporação	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G8	Emissões do tubo de escape a baixa temperatura no laboratório	Regulamento (CE) n.º 715/2007	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G9	Diagnóstico a bordo	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação

▼**M4**

Rubrica	Domínio	Ato regulamentar	N_3	O_4
G10	Ausência de dispositivo manipulador	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação
G11	Estratégias auxiliares em matéria de emissões	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação
G12	Proteção contra a manipulação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X Em alternativa, o Regulamento (UE) 2016/1628 pode igualmente aplicar-se a veículos com transmissão hidrostática.	Fora do âmbito de aplicação
G13	Reciclabilidade	Diretiva 2005/64/CE	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
G14	Sistemas de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE	Fora do âmbito de aplicação	Fora do âmbito de aplicação
H	ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO VEÍCULO E ATUALIZAÇÃO DO *SOFTWARE*			
H1	Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.	Regulamento (UE) 2018/858, artigos 61.º a 66.° e anexo X	X	X
H2	Atualização de *software*	Regulamento (UE) 2018/858, anexo IV Regulamento n.º 156 da ONU	X	X

▼B

ANEXO III

PROCEDIMENTOS A ADOTAR NO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO UE

1. Objetivos e âmbito

1.1. O presente anexo estabelece os procedimentos para o correto funcionamento do processo de homologação de veículos em conformidade com os artigos 26.º, 27.º e 28.º.

1.2. Inclui igualmente:

a) A lista de normas internacionais aplicáveis para a designação dos serviços técnicos, em conformidade com o disposto nos artigos 68.º e 70.º;

b) A descrição do procedimento a adotar na avaliação das competências dos serviços técnicos, em conformidade com o disposto no artigo 73.º;

c) Os requisitos gerais para a elaboração de relatórios de ensaio pelos serviços técnicos.

2. Procedimento de homologação

Ao receber um pedido de homologação de veículos, a entidade homologadora deve:

a) Verificar se todos os certificados de homologação UE, emitidos nos termos dos atos regulamentares enumerados no anexo II, aplicáveis à homologação de veículos, abrangem o modelo de veículo e correspondem aos requisitos previstos;

b) Assegurar-se de que as especificações e os dados do veículo estão incluídos nos dados constantes dos dossiês e nos certificados de homologação UE emitidos nos termos dos atos regulamentares aplicáveis;

c) Confirmar, quando um número não estiver incluído no dossiê de homologação, tal como previsto num dos atos regulamentares, que a peça ou a característica em causa correspondem às especificações descritas no dossiê de fabrico;

d) Efetuar, ou mandar efetuar, numa amostra selecionada de veículos do modelo a homologar, inspeções de peças e sistemas do veículo, para verificar se o veículo ou veículos são fabricados de acordo com os dados pertinentes contidos no dossiê de homologação autenticado em relação a todos os certificados de homologação UE aplicáveis;

e) Efetuar ou mandar efetuar as verificações de instalação pertinentes em relação às unidades técnicas, se for caso disso;

f) Efetuar, ou mandar efetuar as verificações necessárias em relação à presença dos dispositivos previstos no anexo II, parte I, notas explicativas 1 e 2, se for caso disso;

g) Efetuar, ou mandar efetuar, as verificações necessárias, a fim de assegurar o preenchimento dos requisitos previstos no anexo II, parte I, nota explicativa 5.

▼B

3. Combinação das especificações técnicas

O número de veículos a apresentar deve ser suficiente para permitir a verificação correta das várias combinações a homologar, de acordo com os seguintes critérios:

Especificações técnicas	Categoria do veículo									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Motor	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Caixa de velocidades	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Número de eixos	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Eixos motores (número, posição, interligação)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Eixos direcionais (número e posição)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Estilos de carroçaria	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Número de portas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lado da condução	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Número de bancos	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Nível de equipamento	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Disposições específicas

No caso de não estarem disponíveis certificados de homologação dos atos regulamentares aplicáveis, a entidade homologadora deve:

a) Mandar efetuar os ensaios e verificações necessários de acordo com cada um dos atos regulamentares aplicáveis;

b) Verificar se o veículo está em conformidade com as especificações descritas no dossiê de fabrico e se satisfaz os requisitos técnicos de cada um dos atos regulamentares aplicáveis;

c) Efetuar ou mandar efetuar as verificações de instalação pertinentes em relação às unidades técnicas, se for caso disso;

d) Efetuar ou mandar efetuar as verificações necessárias em relação à presença dos dispositivos previstos nas notas explicativas 1 e 2 da parte I do anexo II, se for caso disso;

e) Efetuar ou mandar efetuar as verificações necessárias a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos previstos na nota explicativa 5 da parte I do anexo II.

▼B

Apêndice 1

Normas a respeitar pelos serviços técnicos referidos no artigo 68.º

1. Atividades relacionadas com os ensaios de homologação, a efetuar em conformidade com os atos regulamentares enumerados no anexo II:

1.1. Categoria A (ensaios realizados em instalações próprias):

Norma EN ISO/IEC 17025:2005, relativa aos requisitos gerais de competência para laboratórios de ensaio e calibração.

O serviço técnico designado para atividades da categoria A também poderá efetuar os ensaios previstos nos atos regulamentares para que foi designado nas instalações do fabricante ou nas instalações de um terceiro. Em qualquer dos casos, o pessoal responsável pelo juízo profissional para a determinação da conformidade com os atos regulamentares para os quais o serviço técnico foi designado deve respeitar a norma EN ISO/IEC 17020: 2012.

1.2. Categoria B (supervisão dos ensaios, incluindo a respetiva preparação, quando esses ensaios são realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de terceiros):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012, relativa aos critérios gerais de funcionamento de vários tipos de organismos que efetuam inspeções.

Antes de efetuar ou supervisionar quaisquer ensaios nas instalações do fabricante ou nas instalações de terceiros, o serviço técnico verifica se essas instalações e os aparelhos de medição estão conformes com os requisitos previstos na norma EN ISO/IEC 17025:2005.

2. Atividades relacionadas com a conformidade da produção

2.1. Categoria C (procedimento a seguir na avaliação inicial e nas inspeções aos sistemas de gestão da qualidade do fabricante):

Norma EN ISO/IEC 17021:2011, relativa aos requisitos para organismos que prestem auditoria e certificação de sistemas de gestão.

2.2. Categoria D (inspeções ou ensaios de amostras de produção e respetiva supervisão):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012, relativa aos critérios gerais de funcionamento de vários tipos de organismos que efetuam inspeções.

▼B

Apêndice 2

Procedimento de avaliação dos serviços técnicos

1. Objetivo e âmbito

1.1. O presente apêndice define as condições em que a entidade homologadora competente nos termos do artigo 73.º («entidade competente») deve proceder à avaliação dos serviços técnicos.

1.2. Estas condições aplicam-se a todos os serviços técnicos, independentemente do seu estatuto jurídico (organização independente, fabricante ou entidade homologadora agindo na qualidade de serviço técnico).

2. Avaliações

A realização de uma avaliação rege-se pelo seguinte:

a) Princípio da independência, que constitui a base da imparcialidade e objetividade das conclusões; e

b) Abordagem fundamentada em provas, que garante conclusões fiáveis e reproduzíveis.

Os inspetores devem dar provas de confiança e integridade. Devem respeitar a confidencialidade e a discrição.

Os inspetores devem comunicar com veracidade e exatidão as observações e as conclusões.

3. Requisitos relativos à competência dos inspetores

3.1. As avaliações só podem ser efetuadas por inspetores com os conhecimentos técnicos e administrativos necessários para esse efeito.

3.2. Os inspetores devem ter uma formação específica no domínio da avaliação. Devem ainda ter conhecimentos específicos do setor técnico em que o serviço técnico exercerá as suas atividades.

3.3. Sem prejuízo do disposto nos pontos 3.1 e 3.2, a avaliação referida no artigo 73.º deve ser efetuada por inspetores independentes das atividades relativamente às quais a avaliação é efetuada.

4. Pedido de designação

4.1. O representante devidamente autorizado do serviço técnico requerente deve apresentar à entidade competente um pedido oficial de que constem as seguintes informações:

a) As características gerais do serviço técnico, incluindo a identificação da empresa, o nome, os endereços, o estatuto jurídico e os recursos técnicos;

b) Uma descrição pormenorizada, incluindo o CV, do pessoal encarregado dos ensaios e dos gestores, que estabeleça as suas habilitações literárias e as suas qualificações profissionais;

c) Os serviços técnicos que utilizarem métodos de ensaio virtual devem ainda fornecer provas da sua capacidade para trabalhar num ambiente assistido por computador;

d) Informações gerais sobre o serviço técnico, nomeadamente o ramo de atividade, a sua eventual relação com uma empresa de maiores dimensões e os endereços de todos os locais onde têm instalações abrangidas pelo âmbito de aplicação da designação;

▼B

e) Compromisso de respeitar os requisitos de designação e outras obrigações do serviço técnico, em conformidade com as disposições aplicáveis dos atos regulamentares para os quais foi designado;

f) Uma descrição dos serviços de avaliação da conformidade prestados pelo serviço técnico, no âmbito dos atos regulamentares aplicáveis, e uma lista dos atos regulamentares para os quais o serviço técnico solicita a designação, incluindo, se necessário, os limites de capacidade;

g) Cópia do manual de garantia de qualidade dos serviços técnicos.

4.2. A entidade competente deve verificar a correção das informações fornecidas pelo serviço técnico.

4.3. O serviço técnico deve comunicar à entidade competente a alteração das informações fornecidas nos termos do ponto 4.1.

5. Análise dos recursos

A entidade competente deve verificar se está em condições de proceder à avaliação do serviço técnico, em termos da sua própria política, da sua competência e da disponibilidade de inspetores e peritos adequados.

6. Subcontratação da avaliação

6.1. A entidade competente pode subcontratar outra entidade competente para proceder a parte da avaliação ou pedir assistência aos peritos técnicos especializados disponibilizados por outras entidades competentes. Os subcontratantes e os peritos devem ser aceites pelo serviço técnico requerente.

6.2. A entidade competente deve ter em conta os certificados de acreditação com um âmbito de aplicação adequado, a fim de completar a sua avaliação global do serviço técnico.

7. Preparação da avaliação

7.1. A entidade competente deve nomear oficialmente uma equipa de avaliação conjunta. A entidade competente deve garantir que cada equipa de avaliação conjunta dispõe das competências apropriadas. Em especial, a equipa de avaliação conjunta no seu todo deve:

a) Ter um conhecimento adequado do âmbito de aplicação específico para o qual é solicitada a designação; e

b) Ter capacidade para proceder a uma avaliação fiável da competência do serviço técnico para operar no âmbito de aplicação da sua designação.

7.2. A entidade competente deve definir claramente a missão confiada à equipa de avaliação conjunta. A função da equipa de avaliação conjunta consiste em analisar os documentos recolhidos junto do serviço técnico requerente e efetuar a avaliação no local.

7.3. A entidade competente deve estabelecer, em conjunto com o serviço técnico e com a equipa de avaliação designada, a data e o calendário para a avaliação. Continua, porém, a ser da responsabilidade da entidade competente fixar uma data que seja conveniente em função do plano de fiscalização e de reavaliação.

7.4. A entidade competente deve garantir que a equipa de avaliação conjunta dispõe da documentação relativa aos critérios, dos registos de avaliação precedentes e dos documentos e registos pertinentes do serviço técnico.

▼B

8. Avaliação no local

A equipa de avaliação conjunta deve proceder à avaliação nas instalações do serviço técnico onde são realizadas uma ou várias atividades importantes e, se for conveniente, deve proceder a verificações presenciais noutros locais onde funcione o serviço técnico.

9. Análise das conclusões e do relatório de avaliação

9.1. A equipa de avaliação conjunta deve analisar todas as informações e os documentos comprovativos pertinentes, recolhidos durante a apreciação dos documentos e dos registos e a avaliação no local. Essa análise deve ser suficientemente completa para permitir à equipa determinar em que medida o serviço técnico é competente e cumpre os requisitos da designação.

9.2. Os procedimentos de comunicação da entidade competente devem assegurar o preenchimento dos seguintes requisitos:

9.2.1. Antes de deixar o local, a equipa de avaliação conjunta deve reunir-se com o serviço técnico. Nessa reunião, a equipa de avaliação conjunta deve apresentar um relatório escrito e/ou oral sobre as conclusões a que chegou após a sua análise. Deve ser dada a oportunidade ao serviço técnico de fazer perguntas acerca das conclusões e dos eventuais casos de não-conformidade, assim como acerca da sua justificação.

9.2.2. Deve ser rapidamente transmitido ao serviço técnico um relatório escrito sobre os resultados da avaliação. Esse relatório de avaliação deve incluir observações sobre a competência e a conformidade e identificar eventuais casos de não conformidade, que devem ser corrigidos a fim de assegurar o cumprimento de todos os requisitos da designação.

9.2.3. O serviço técnico deve ser convidado a responder ao relatório de avaliação e a descrever as medidas específicas já tomadas ou previstas, num determinado prazo, para resolver os casos de não conformidade que tenham sido detetados.

9.3. A entidade competente deve verificar que as respostas do serviço técnico são suficientes e eficazes para resolver situações de não-conformidade. Caso as respostas do serviço técnico sejam consideradas insuficientes, devem ser solicitadas informações complementares. Além disso, podem ser solicitadas provas da execução efetiva das medidas tomadas, ou efetuada uma avaliação complementar, a fim de determinar se foram efetivamente tomadas essas medidas corretivas.

9.4. O relatório de avaliação deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

a) A identificação inequívoca do serviço técnico;

b) A data ou datas da avaliação no local;

c) O(s) nome(s) do(s) inspetor(es) e/ou do(s) perito(s) que participaram na avaliação;

d) A identificação inequívoca de todas as instalações avaliadas;

e) O âmbito da designação avaliada;

f) Uma declaração relativa à organização e aos procedimentos internos adotados pelo serviço técnico que demonstre a sua competência, à luz do seu cumprimento dos requisitos da designação;

g) Informações sobre a resolução de todos os casos de não-conformidade;

h) Uma recomendação que indique se o requerente deve ser designado ou confirmado como serviço técnico e, nesse o caso, qual o âmbito da designação.

▼B

10. Concessão, confirmação ou prorrogação da designação

10.1. A entidade competente deve decidir, sem atrasos injustificados, se concede, confirma ou prorroga a designação, com base no relatório ou relatórios de avaliação e em quaisquer outras informações relevantes.

10.2. A entidade competente deve passar um certificado ao serviço técnico. Esse certificado deve incluir os seguintes elementos:

a) A identidade e o logótipo da entidade competente;

b) A identificação inequívoca do serviço técnico designado;

c) A data efetiva da designação e o seu termo;

d) Uma breve indicação ou referência ao âmbito da designação (atos regulamentares aplicáveis ou partes dos mesmos);

e) Uma declaração de conformidade e uma remissão para o presente regulamento.

11. Reavaliação e fiscalização

11.1. A reavaliação é semelhante a uma avaliação inicial, com a diferença de que deve ser tida em conta a experiência adquirida durante avaliações anteriores. A fiscalização e a avaliação no local são menos completas do que a reavaliação.

11.2. A entidade competente deve conceber o seu plano de fiscalização e de reavaliação de cada serviço técnico designado, de modo a que possam ser regularmente avaliadas amostras representativas do âmbito da designação.

O intervalo entre as avaliações no local, quer sejam de reavaliação, quer de fiscalização, deve depende da estabilidade que o serviço técnico tiver comprovadamente atingido.

11.3. Se, durante a fiscalização ou a reavaliação, tiverem sido identificados casos de não-conformidade, a entidade competente deve estabelecer prazos rigorosos para a aplicação de medidas corretivas.

11.4. Se as medidas corretivas ou de melhoramento não tiverem sido tomadas dentro dos prazos estabelecidos ou se forem consideradas insuficientes, a entidade competente deve adotar outras medidas adequadas, como, por exemplo, proceder a uma nova avaliação ou suspender ou revogar a designação no tocante a uma ou mais atividades para as quais o serviço técnico tenha sido designado.

11.5. Quando a entidade competente decidir suspender ou revogar a designação de um serviço técnico, deve informá-lo do facto por carta registada. De qualquer modo, a entidade competente deve adotar todas as medidas necessárias para garantir a continuidade das atividades já efetuadas pelo serviço técnico.

12. Registos relativos aos serviços técnicos designados

12.1. A entidade competente deve conservar registos relativos aos serviços técnicos, a fim de comprovar que os requisitos para a designação, incluindo a competência, foram efetivamente cumpridos.

12.2. A entidade competente deve guardar em segurança os registos relativos aos serviços técnicos de modo a garantir a sua confidencialidade.

12.3. Os registos relativos aos serviços técnicos devem incluir, pelo menos:

a) A correspondência pertinente;

b) Registos e relatórios de avaliação;

c) Cópias dos certificados de designação.

▼B

ANEXO IV

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

1. Objetivos

1.1. O procedimento relativo à conformidade da produção visa garantir que cada veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento produzido esteja em conformidade com o modelo ou tipo homologado.

1.2. O procedimento relativo à conformidade da produção deve incluir sempre a avaliação dos sistemas de gestão da qualidade, referidos no ponto 2 como «avaliação inicial», e a verificação do objeto da homologação e controlos relacionados com o produto, referidos no ponto 3 como «disposições relativas à conformidade do produto».

2. Avaliação inicial

2.1. Antes de conceder a homologação, a entidade homologadora deve verificar se o fabricante estabeleceu disposições e procedimentos satisfatórios para assegurar que os veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças e equipamentos são produzidos em conformidade com o modelo ou tipo homologado.

2.2. Podem ser consultadas as orientações para a realização de avaliações na norma EN ISO 19011:2011 — Linhas de orientação para auditorias a sistemas de gestão.

2.3. A conformidade com os requisitos do ponto 2.1 deve ser verificada a contento da entidade homologadora, do seguinte modo:

A entidade homologadora deve considerar satisfatórias a avaliação inicial e as disposições relativas à conformidade do produto, referidas no ponto 3, tendo em conta uma das disposições descritas nos pontos 2.3.1 a 2.3.3, ou uma combinação dessas disposições, no todo ou em parte, conforme adequado.

2.3.1. A avaliação inicial e a verificação das disposições relativas à conformidade do produto devem ser efetuadas pela entidade homologadora ou por um organismo designado para esse efeito pela entidade homologadora.

2.3.1.1. Ao apreciar a extensão da avaliação inicial a efetuar, a entidade homologadora pode ter em conta as seguintes informações:

a) Se o fabricante dispõe de uma certificação semelhante à referida no ponto 2.3.3, mas que não tenha sido qualificada ou reconhecida ao abrigo desse ponto;

b) No caso das homologações de sistemas, componentes ou unidades técnicas, as avaliações do sistema de qualidade efetuadas pelo ou pelos fabricantes de veículos nas instalações do fabricante ou fabricantes do sistema, componente ou unidades técnicas, de acordo com uma ou mais especificações do setor industrial que cumpram os requisitos das normas EN ISO 9001:2015 ou ISO/TS16949:2009.

▼B

c) Se, num dos Estados-Membros, uma ou mais das homologações de fabricantes foram recentemente revogadas, devido a deficiente controlo da conformidade da produção. Nesse caso, a avaliação inicial pela entidade homologadora não se limitará a aceitar a certificação do sistema de qualidade do fabricante, mas deve incluir uma verificação de que foram postas em prática todas as melhorias necessárias para assegurar um controlo eficaz, de modo a que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas sejam produzidos em conformidade com o modelo ou tipo homologado.

2.3.2. A avaliação inicial e a verificação das disposições relativas à conformidade do produto podem também ser efetuadas pela entidade homologadora de outro Estado-Membro ou pelo organismo designado para esse fim pela entidade homologadora.

2.3.2.1. A entidade homologadora do outro Estado-Membro deve, nesse caso, preparar uma declaração de conformidade, indicando as áreas e as instalações de produção abrangidos pela entidade homologadora como relevantes para o produto ou produtos a homologar e para os atos regulamentares nos termos dos quais esses produtos vão ser homologados.

2.3.2.2. Ao receber um pedido de declaração de conformidade da entidade homologadora de um Estado-Membro que concede a homologação, a entidade homologadora de outro Estado-Membro deve enviar imediatamente a declaração de conformidade ou informar essa entidade homologadora de que não se encontra em condições de a fornecer.

2.3.2.3. A declaração de conformidade deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

a) Grupo ou empresa	(por exemplo, XYZ do setor automóvel)
b) Organização particular	(por exemplo, Divisão Regional)
c) Fábricas/locais de produção	(por ex.: Fábrica de motores 1 (no país A) — Fábrica de veículos 2 (no país B))
d) Gama de veículos/componentes	(por exemplo, todos os modelos da categoria M_1)
e) Zonas avaliadas	(por exemplo, montagem de motores, prensagem e montagem de carroçarias, montagem de veículos)
f) Documentos examinados	(por exemplo, manual e procedimentos da qualidade da empresa e do local de produção)
g) Data da avaliação	(por exemplo, inspeção realizada entre dd/mm/aaaa e dd/mm/aaaa)
h) Visita de inspeção planeada	(por ex.: mm/aaaa)

2.3.3. A entidade homologadora pode também aceitar a certificação do fabricante relativa às normas EN ISO 9001:2015 ou ISO/TS16949:2009 (o âmbito dessa certificação, nesse caso, deve abranger o produto ou produtos a homologar), ou uma norma de certificação equivalente que cumpra os requisitos da avaliação inicial do ponto 2.3, desde que essa conformidade da produção esteja, efetivamente, abrangida pelo sistema de gestão da qualidade e que a homologação do fabricante não tenha sido revogada, tal como referido no ponto 2.3.1.1, alínea c). O fabricante deve fornecer pormenores da certificação e informar a entidade homologadora de quaisquer revisões da respetiva validade ou âmbito.

▼B

2.4. Para efeitos da homologação de veículos, as avaliações iniciais efetuadas para conceder homologações a sistemas, componentes e unidades técnicas do veículo não precisam de ser repetidas, mas devem ser complementadas por uma avaliação que abranja os locais e as atividades relacionados com a montagem do veículo completo não abrangidos pelas avaliações iniciais.

3. Disposições relativas à conformidade do produto

3.1. Todos os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, peças ou equipamentos em conformidade com um regulamento da ONU anexo ao Acordo de 1958 revisto e com o presente regulamento devem ser fabricados de modo a estarem em conformidade com o modelo ou tipo homologados, cumprindo os requisitos do presente anexo, do referido regulamento da ONU e do presente regulamento.

3.2. Antes de conceder uma homologação em aplicação do presente regulamento e de um regulamento da ONU anexo ao Acordo de 1958 revisto, a entidade homologadora deve verificar a existência de disposições adequadas relativas à conformidade do produto e de planos de inspeção documentados, a acordar com o fabricante para cada homologação, a fim de efetuar, a intervalos determinados, os ensaios ou verificações correlacionados necessários para verificar que se mantém a conformidade com o modelo ou tipo homologado, incluindo, quando aplicável, os ensaios especificados no presente regulamento e no referido regulamento da ONU.

3.3. O titular da homologação deve, em especial:

3.3.1. Assegurar a existência e a aplicação de procedimentos que permitam o controlo efetivo da conformidade dos veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos com o modelo ou tipo homologado;

3.3.2. Ter acesso aos equipamentos de ensaio ou a outros equipamentos adequados necessários para verificar a conformidade com cada modelo ou tipo homologado;

3.3.3. Assegurar que os resultados dos ensaios ou das verificações sejam registados e que os documentos anexados a esses relatórios se mantenham disponíveis durante um período máximo de 10 anos, a determinar de comum acordo com a entidade homologadora;

3.3.4. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio ou de verificação para verificar e assegurar a estabilidade das características do produto, admitindo as variações próprias de uma produção industrial;

3.3.5. Assegurar a realização, para cada tipo de produto, pelo menos das verificações prescritas no presente regulamento e dos ensaios prescritos nos atos regulamentares aplicáveis, enumerados no anexo II;

3.3.6. Assegurar que todos os conjuntos de amostras ou de peças a ensaiar que, no tipo de ensaio ou de verificação em questão, se revelem não conformes, deem origem a uma nova recolha de amostras e a novos ensaios. Devem ser tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer o processo de produção, a fim de assegurar a conformidade com o modelo ou tipo homologado.

3.4. No caso de homologação fase a fase, mista ou em várias fases, a entidade homologadora que concede a homologação de veículos completos pode solicitar a qualquer entidade homologadora que concedeu a homologação dos sistemas, componentes ou unidades técnicas, os dados específicos relativos à conformidade com os requisitos em matéria de conformidade da produção estabelecidos no presente anexo.

▼B

3.5. A entidade homologadora que concede a homologação de veículos completos e que não estiver satisfeita com as informações comunicadas referidas no ponto 3.4 e tiver comunicado por escrito ao fabricante em causa e à entidade homologadora que concede a homologação ao tipo de sistemas, de componentes ou de unidades técnicas, deve requerer a realização de novas inspeções ou controlos da conformidade da produção, que devem ser efetuados nas instalações do ou dos fabricantes de tais sistemas, componentes ou unidades técnicas. Os resultados deste tipo de inspeções ou controlos adicionais de conformidade da produção devem ser imediatamente disponibilizados à entidade homologadora.

3.6. Nos casos em que os pontos 3.4. e 3.5. são aplicáveis e a entidade homologadora que concede a homologação de veículos completos não ficou satisfeita com os resultados dos controlos ou inspeções adicionais, o fabricante deve assegurar que a conformidade da produção é restabelecida tão rapidamente quanto possível, a contento da entidade homologadora e da entidade que concede a homologação do sistema, do componente ou da unidade técnica.

4. Disposições relativas à continuidade das inspeções

4.1. A entidade homologadora que concedeu a homologação pode verificar, em qualquer momento, a conformidade dos métodos de controlo da produção aplicados em cada unidade de produção por meio de inspeções periódicas. O fabricante deve, para o efeito, permitir o acesso aos locais de fabrico, inspeção, ensaio, armazenamento e distribuição e deve prestar todas as informações necessárias no que se refere à documentação e registos do sistema de gestão da qualidade.

4.1.1. A abordagem normal para essas inspeções periódicas deve consistir na monitorização da continuidade da eficácia dos procedimentos estabelecidos nos pontos 2 e 3 (disposições relativas à avaliação inicial e à conformidade do produto).

4.1.1.1. As atividades de fiscalização efetuadas pelos serviços técnicos (qualificados ou reconhecidos conforme exigido no ponto 2.3.3) devem ser aceites como cumprindo os requisitos do ponto 4.1.1, no que diz respeito aos procedimentos estabelecidos na avaliação inicial.

4.1.1.2. A frequência normal das verificações a efetuar pela entidade homologadora (diferentes das especificadas no ponto 4.1.1.1) deve assegurar que os controlos relevantes, aplicados em conformidade com os pontos 2 e 3, sejam analisados periodicamente, com base numa metodologia de avaliação de riscos conforme com a norma internacional ISO 31000:2018 — Gestão de riscos — Princípios e Orientações, e essa verificação deve ser efetuada, em qualquer caso, pelo menos uma vez de três em três anos. Esta metodologia deve ter em conta, nomeadamente, todos os casos de não conformidade apontados por outros Estados-Membros no contexto do artigo 54.º, n.º 1.

4.2. Em cada inspeção, os registos de ensaios e verificações e da produção devem ser postos à disposição do inspetor, em especial, os registos dos ensaios ou verificações documentados como exigido no ponto 2.2;

4.3. O inspetor pode proceder a uma seleção aleatória de amostras a analisar no laboratório do fabricante ou nas instalações do serviço técnico. Nesse caso, deve proceder-se apenas a um ensaio físico. A quantidade mínima de amostras pode ser determinada em função dos resultados dos próprios controlos do fabricante.

▼B

4.4. O inspetor que considere que o nível de controlo não é satisfatório ou que entenda que é necessário verificar a validade dos ensaios efetuados em conformidade com o ponto 4.2, deve selecionar amostras a enviar a um serviço técnico, para que se proceda a ensaios físicos de acordo com os requisitos relativos à conformidade da produção, previstos nos atos regulamentares enumerados no anexo II.

4.5. No caso de se verificarem resultados insatisfatórios durante uma inspeção ou uma monitorização, a entidade homologadora deve assegurar que são tomadas todas as medidas necessárias para que o fabricante restabeleça a conformidade da produção o mais rapidamente possível.

4.6. Nos casos em que a conformidade com os regulamentos da ONU seja exigida pelo presente regulamento, o fabricante pode optar por aplicar o presente anexo como uma alternativa equivalente aos requisitos de conformidade da produção nos regulamentos da ONU correspondentes. Todavia, quando se apliquem os pontos 4.4 ou 4.5, todos os diferentes requisitos de conformidade da produção nos regulamentos da ONU têm de ser cumpridos, a contento da entidade homologadora, até esta decidir que a conformidade da produção foi restabelecida.

▼M4

5. Disposições relativas à atualização do software

O sistema de gestão das atualizações do *software* do fabricante, bem como o modelo de veículo completo devem cumprir os requisitos estabelecidos no Regulamento n.º 156 da ONU.

▼B

ANEXO V

LIMITES DAS PEQUENAS SÉRIES E DOS FINS DE SÉRIE

A. LIMITES QUANTITATIVOS ANUAIS DAS PEQUENAS SÉRIES

1. O número de unidades de um modelo de veículo a registar, disponibilizar no mercado ou pôr em circulação anualmente na União, nos termos do artigo 41.º, não pode exceder os limites quantitativos anuais indicados no quadro a seguir, para a categoria de veículos em questão:

▼M4

Categoria	Unidades
M_1	1 500
M_2, M_3	0 até à data de aplicação dos atos delegados referidos no artigo 41.º, n.º 5. Para veículos totalmente automatizados produzidos em pequenas séries: 1 500 a partir de 6 de dezembro de 2022
N_1	1 500
N_2, N_3	0 até à data de aplicação dos atos delegados referidos no artigo 41.º, n.º 5. Para veículos totalmente automatizados produzidos em pequenas séries: 1 500 a partir de 6 de dezembro de 2022
O_1, O_2	0
O_3, O_4	0

▼B

2. O número de unidades de um modelo de veículo a registar, disponibilizar no mercado ou pôr em circulação anualmente num Estado-Membro é determinado por esse Estado-Membro mas, nos termos do artigo 42.º, mas não pode exceder os limites quantitativos anuais indicados no quadro a seguir, para a categoria de veículos em questão:

Categoria	Unidades
M_1	250
M_2, M_3	250
N_1	250
N_2, N_3	250
O_1, O_2	500
O_3, O_4	250

B. LIMITES DOS FINS DE SÉRIE

O número máximo de veículos completos e completados que tenham entrado em circulação em cada Estado-Membro, de acordo com o procedimento «fins de série», é limitado de um dos seguintes modos, à escolha do Estado-Membro:

1. O número máximo de veículos de um ou mais modelos não pode, no caso da categoria M_1, exceder 10 % e, no caso de todas as outras categorias, 30 %, dos veículos de todos os modelos em causa que tenham entrado em circulação no ano anterior nesse Estado-Membro. Se esses 10 % e 30 %, respetivamente, corresponderem a menos de 100 veículos, o Estado-Membro pode autorizar a entrada em circulação de, no máximo, 100 veículos.

▼B

2. Os veículos de um modelo limitam-se àqueles para os quais tenha sido emitido, na data de fabrico do veículo, ou após essa data, um certificado de conformidade válido, que tenha permanecido válido durante, pelo menos, três meses após a sua data de emissão, mas cuja validade tenha subsequentemente expirado devido à entrada em vigor de um ato regulamentar.

▼B

ANEXO VI

LISTA DAS PEÇAS OU EQUIPAMENTOS SUSCETÍVEIS DE REPRESENTAR UM RISCO GRAVE PARA O CORRETO FUNCIONAMENTO DE SISTEMAS ESSENCIAIS PARA A SEGURANÇA DO VEÍCULO OU PARA O SEU DESEMPENHO AMBIENTAL, REQUISITOS RELATIVOS AO DESEMPENHO DESSAS PEÇAS OU EQUIPAMENTOS, PROCEDIMENTOS DE ENSAIO ADEQUADOS E DISPOSIÇÕES RELATIVAS À MARCAÇÃO E À EMBALAGEM

I. Peças ou equipamentos com impacto significativo na segurança do veículo

Número do elemento	Descrição do elemento	Requisito relativo ao desempenho	Procedimento de ensaio	Requisito relativo à marcação	Requisitos relativos à embalagem
1	[…]				
2					
3					

II. Peças ou equipamentos com impacto significativo no desempenho ambiental do veículo

Número do elemento	Descrição do elemento	Requisito relativo ao desempenho	Procedimento de ensaio	Requisito relativo à marcação	Requisitos relativos à embalagem
1	[…]				
2					
3					

▼B

ANEXO VII

ATOS REGULAMENTARES COM BASE NOS QUAIS UM FABRICANTE PODE SER DESIGNADO COMO SERVIÇO TÉCNICO

1. Objetivos e âmbito de aplicação

1.1. O presente anexo estabelece a lista dos atos regulamentares com base nos quais um serviço técnico interno de um fabricante pode ser designado como serviço técnico, nos termos do artigo 72.º, n.º 1.

1.2. O presente anexo inclui igualmente disposições adequadas respeitantes à designação de um fabricante como serviço técnico, a aplicar no âmbito da homologação de veículos, componentes e unidades técnicas a que se refere o anexo II, parte I.

1.3. O presente anexo não se aplica, porém, a fabricantes que requeiram a homologação UE de veículos produzidos em pequenas séries, a que se refere o artigo 41.º.

2. Designação de um serviço técnico interno de um fabricante como serviço técnico

2.1. Um serviço técnico interno de um fabricante designado como serviço técnico é um fabricante que foi designado pela entidade homologadora como laboratório de ensaios para efetuar os ensaios de homologação em seu nome.

A expressão «efetuar ensaios» não se limita à medição de desempenhos, abrangendo também o registo dos resultados de ensaios e a apresentação de relatórios à entidade homologadora, incluindo as conclusões r pertinentes.

Abrange ainda a verificação da conformidade com as disposições que não exijam necessariamente medições. É o caso da avaliação que determina se o projeto é ou não conforme com os requisitos legislativos.

3. Lista de atos regulamentares e restrições

	Assunto	Referência do ato regulamentar
4A	Espaço para a montagem e a fixação das chapas de matrícula da retaguarda	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1003/2010
7A	Avisadores e sinais sonoros	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 28 da ONU
10A	Compatibilidade eletromagnética	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 10 da ONU
18A	Chapa regulamentar do fabricante e NIV	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 19/2011
20A	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 48 da ONU
27A	Dispositivo de reboque	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1005/2010
33A	Localização e identificação dos comandos manuais, avisadores e indicadores	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 121 da ONU

▼B

	Assunto	Referência do ato regulamentar
34A	Dispositivos de degelo e de desembaciamento do para-brisas	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 672/2010
35A	Dispositivos limpa-para-brisas e lava-para-brisas	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1008/2010
36A	Sistemas de aquecimento	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 122 da ONU Exceto o disposto no anexo 8 relativamente aos aquecedores de combustão a GPL e sistemas de aquecimento a GPL
37A	Recobrimento das rodas	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1009/2010
44A	Massas e dimensões	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1230/2012
45A	Materiais das vidraças de segurança e sua instalação nos veículos	Regulamento (CE) n.º 661/ Regulamento n.º 43 da ONU Limitado às disposições incluídas no anexo 21
46A	Montagem dos pneus	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 458/2011

▼M3

46B	Determinação da resistência ao rolamento	Regulamento (UE) 2017/2400, anexo X

▼B

48A	Massas e dimensões	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1230/2012
49A	Veículos comerciais no que se refere às suas saliências exteriores à frente da parede posterior da cabina	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 61 da ONU
50A	Componentes dos engates mecânicos de combinações de veículos	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 55 da ONU Limitado às disposições incluídas no anexo 5 (até ao ponto 8, inclusive) e no anexo 7
61	Sistema de ar condicionado	Diretiva 2006/40/CE

▼B

Apêndice

Designação de um serviço técnico interno de um fabricante como serviço técnico e subcontratação

1. Generalidades

1.1. A designação e a notificação de um serviço técnico interno de um fabricante como serviço técnico devem ser feitas nos termos dos artigos 68.º a 81.º e qualquer subcontratação deve ser feita nos termos do presente apêndice.

2. Subcontratação

2.1. Nos termos do artigo 71.º, n.º 1, o serviço técnico pode nomear um subcontratante para efetuar ensaios em seu nome.

2.2. Para efeitos do presente apêndice, entende-se por — «Subcontratante», uma filial do serviço técnico a quem tenham sido confiadas pelo serviço técnico atividades de ensaio dentro da sua própria organização, ou um terceiro ao abrigo do contrato com esse serviço técnico, no sentido de efetuar atividades de ensaio.

2.3. Optar pelos serviços de um subcontratante não exime o serviço técnico da sua obrigação de cumprir os artigos 69.º, 70.º, 80.º e 81.º, em especial os referentes às competências dos serviços técnicos e à conformidade com a norma EN ISO/IEC 17025:2005.

2.4. Aplicam-se ao subcontratante as disposições constantes do anexo VII, ponto 2.

3. Relatório de ensaio

Os relatórios de ensaio devem ser redigidos de acordo com os atos de execução referidos no artigo 30.º, n.º 3.

▼B

ANEXO VIII

CONDIÇÕES PARA A UTILIZAÇÃO DE MÉTODOS DE ENSAIO VIRTUAL POR UM FABRICANTE OU SERVIÇO TÉCNICO

1. Objetivos e âmbito de aplicação

O presente anexo estabelece as disposições adequadas para a realização de ensaios virtuais, nos termos do artigo 30.º, n.º 7.

2. Lista de atos regulamentares

	Assunto	Referência do ato regulamentar
3B	Dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe (RUPD) e respetiva instalação; proteção à retaguarda contra o encaixe (RUP)	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 58 da ONU
6A	Acesso ao veículo e manobrabilidade (degraus, estribos e pegas)	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 130/2012
6B	Fechos e componentes de fixação das portas	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 11 da ONU
8A	Dispositivos para visão indireta e respetiva instalação	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 46 da ONU
12A	Arranjos interiores	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 21 da ONU
16A	Saliências exteriores	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 26 da ONU
20A	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 48 da ONU
27A	Dispositivo de reboque	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1005/2010
32A	Campo de visão dianteira	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 125 da ONU
35A	Dispositivos limpa-para-brisas e lava-para-brisas	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1008/2010
37A	Recobrimento das rodas	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1009/2010
42A	Proteção lateral dos veículos de transporte de mercadorias	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 73 da ONU
48A	Massas e dimensões	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1230/2012
49A	Veículos comerciais no que se refere às suas saliências exteriores à frente da parede posterior da cabina	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 61 da ONU
50A	Componentes dos engates mecânicos de combinações de veículos	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 55 da ONU

▼B

	Assunto	Referência do ato regulamentar
50B	Dispositivo de engate curto (DEC); montagem de um tipo de DEC homologado	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 102 da ONU
52A	Veículos das categorias M_2 e M_3	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 107 da ONU
52B	Resistência da superestrutura de veículos de passageiros de grande capacidade	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 66 da ONU
57A	Dispositivos de proteção à frente contra o encaixe (FUPD) e respetiva instalação; proteção à frente contra o encaixe (FUP)	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 93 da ONU

▼B

Apêndice 1

Condições gerais para a utilização de métodos de ensaio virtual

1. Modelo de ensaio virtual

A estrutura de base para descrever e realizar ensaios virtuais deve ter as seguintes características:

a) Objetivo;

b) Modelo de estrutura;

c) Condições-limite;

d) Condições de carga;

e) Cálculo:

f) Avaliação;

g) Documentação.

2. Fundamentos da simulação e do cálculo em computador

2.1. Modelo matemático

O modelo matemático deve ser fornecido pelo fabricante. Deve refletir a complexidade da estrutura do veículo, sistema e componentes ou unidade técnica a submeter a ensaio em função dos requisitos do ato regulamentar e respetivas condições-limite.

Devem aplicar-se as mesmas disposições ao ensaio dos componentes ou das unidades técnicas independentemente do veículo.

2.2. Processo de validação do modelo matemático

O modelo matemático deve ser validado em função das condições de ensaio reais.

Deve efetuar-se um ensaio físico para efeitos de comparação dos resultados obtidos através do modelo matemático com os resultados de um ensaio físico. Deve ficar provada a comparabilidade do ensaio. O fabricante ou o serviço técnico devem redigir um relatório de validação, a apresentar à entidade homologadora.

Qualquer alteração introduzida no modelo matemático ou no *software* que seja suscetível de invalidar o relatório de validação deve ser comunicada à entidade homologadora, que pode requerer a realização de um novo processo de validação.

O diagrama de fluxo do processo de validação é apresentado no apêndice 3.

2.3. Documentação

O fabricante deve disponibilizar ao serviço técnico e documentar os dados e os instrumentos auxiliares utilizados para a simulação e o cálculo.

3. Ferramentas e apoio

O fabricante deve fornecer ao serviço técnico, a seu pedido, os instrumentos necessários para realizar os ensaios virtuais, incluindo o *software* adequado, ou fornecer a esse serviço técnico acesso a estes instrumentos.

O fabricante deve ainda fornecer ao serviço técnico o apoio adequado, quando necessário.

O acesso e o apoio prestado pelo fabricante a um serviço técnico não isenta o serviço técnico das suas obrigações referentes às competências do seu pessoal, ao pagamento dos direitos de licença e à confidencialidade.

▼B

Apêndice 2

Condições específicas para a utilização de métodos de ensaio virtual

1. Lista de atos regulamentares

	Referência do ato regulamentar	Anexo e pontos	Condições específicas
3B	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 58 da ONU	Pontos 2.3, 7.3 e 25.6 do Regulamento n.º 58 da ONU.	Dimensões e resistência a forças.
6A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 130/2012	Anexo II, parte 1 e parte 2 do Regulamento (UE) n.º 130/2012.	Dimensões dos degraus, estribos e pegas.
6B	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 11 da ONU	Anexo 3 do Regulamento n.º 11 da ONU. Anexo 4, ponto 2.1, do Regulamento n.º 11 da ONU. Anexo 5 do Regulamento n.º 11 da ONU.	Ensaios de resistência à tração e resistência dos fechos à aceleração.
8A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 46 da ONU	Ponto 15.2.4 do Regulamento n.º 46 da ONU.	Campos de visão prescritos para os espelhos retrovisores.
12A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 21 da ONU	a) Pontos 5 a 5.7 do Regulamento n.º 21 da ONU. b) Ponto 2.3 do Regulamento n.º 21 da ONU.	a) Medição de todos os raios de curvatura e de todas as saliências, com exceção dos requisitos que obrigam à aplicação de uma força, a fim de verificar o cumprimento das disposições. b) Determinação da zona de impacto da cabeça.
16A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 26 da ONU	Ponto 5.2.4 do Regulamento n.º 26 da ONU Todas as disposições constantes dos pontos 5 (Requisitos gerais) e 6 (Requisitos especiais) do Regulamento n.º 26 da ONU.	Medição de todos os raios de curvatura e de todas as saliências, com exceção dos requisitos que obrigam à aplicação de uma força, a fim de verificar o cumprimento das disposições.
20A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 48 da ONU	Ponto 6. (Especificações individuais) e anexos 4, 5 e 6 do Regulamento n.º 48 da ONU.	O ciclo de condução do ensaio previsto no ponto 6.22.9.2.2 deve ser realizado num veículo real.
27A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1005/2010	Anexo II, ponto 1.2 do Regulamento (UE) n.º 1005/2010.	Força estática, de tração e de compressão.
32A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 125 da ONU	Ponto 5 (Especificações) do Regulamento n.º 125 da ONU.	Obstruções e campo de visão.

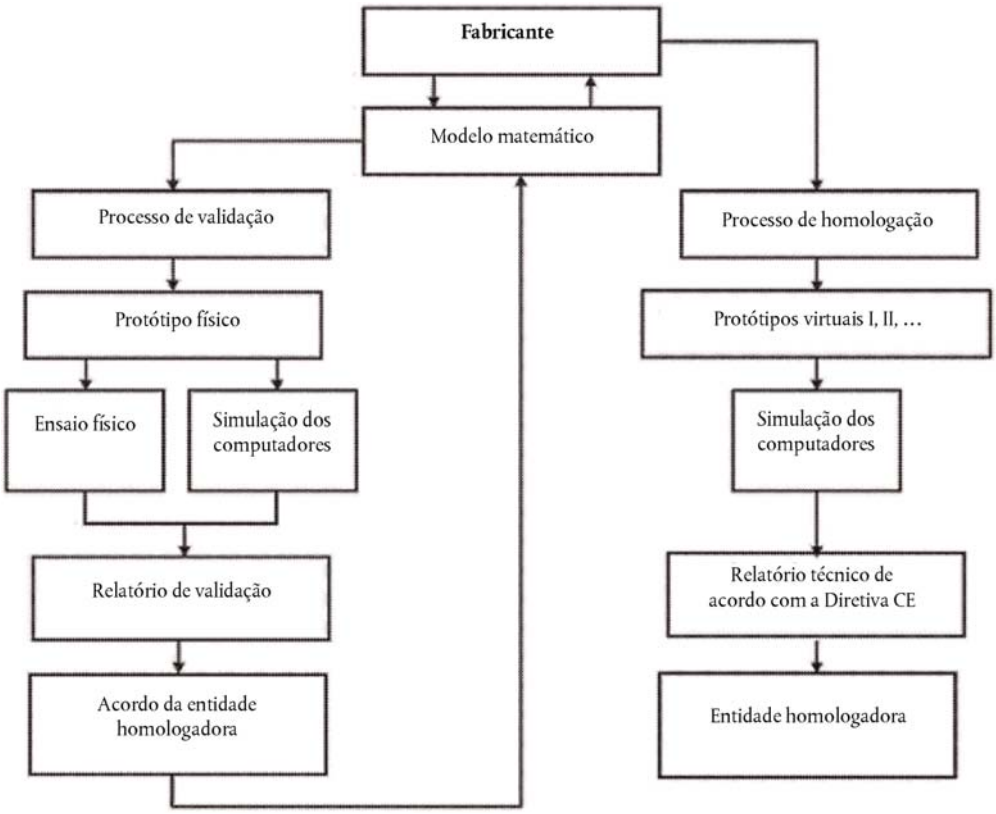
▼B

	Referência do ato regulamentar	Anexo e pontos	Condições específicas
35A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1008/2010	Anexo III, pontos 1.1.2 e 1.1.3 do Regulamento (UE) n.º 1008/2010.	Determinação apenas do campo de ação.
37A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1009/2010	Anexo II, ponto 2 do Regulamento (UE) n.º 1009/2010.	Verificação dos requisitos dimensionais.
42A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 73 da ONU	Ponto 12.10 do Regulamento n.º 73 da ONU.	Resistência a uma força horizontal e medição da deflexão.
48A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento (UE) n.º 1230/2012	a) Anexo I, parte B, pontos 7 e 8, do Regulamento (UE) n.º 1230/2012.	a) Verificação da conformidade com os requisitos de manobrabilidade, incluindo a manobrabilidade dos veículos equipados com eixos eleváveis ou deslastráveis.
		b) Anexo I, parte C, pontos 6 e 7, do Regulamento (UE) n.º 1230/2012.	b) Medição da sobrelargura de inscrição máxima da retaguarda.
49A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 61 da ONU	Pontos 5 e 6 do Regulamento n.º 61 da ONU.	Medição de todos os raios de curvatura e de todas as saliências, com exceção dos requisitos que obrigam à aplicação de uma força, a fim de verificar o cumprimento das disposições.
50A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 55 da ONU	a) Anexo 5, «Requisitos para dispositivos mecânicos de engate», do Regulamento n.º 55 da ONU.	a) Todas as disposições constantes dos pontos 1 a 8, inclusive.
		b) Anexo 6, ponto 1.1, do Regulamento n.º 55 da ONU.	b) Os ensaios de resistência dos engates mecânicos de projeto simples podem ser substituídos por ensaios virtuais.
		c) Anexo 6, ponto 3 do Regulamento n.º 55 da ONU.	c) Pontos 3.6.1. (Ensaio de resistência), 3.6.2. (Resistência à encurvatura) e 3.6.3. (Resistência ao momento fletor), apenas.
52A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 107 da ONU	Anexo 3 do Regulamento n.º 107 da ONU.	Ponto 7.4.5. (método de cálculo).
52B	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 66 da ONU	Anexo 9 do Regulamento n.º 66 da ONU.	Simulação informática do ensaio de capotagem no veículo completo enquanto método de homologação equivalente.
57A	Regulamento (CE) n.º 661/2009 Regulamento n.º 93 da ONU	Anexo 5, ponto 3 do Regulamento n.º 93 da ONU.	Resistência a uma força horizontal e medição da deflexão.

▼B

Apêndice 3

Processo de validação



▼B

ANEXO IX

PROCEDIMENTOS A SEGUIR DURANTE O PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO EM VÁRIAS FASES

1. Obrigações dos fabricantes

1.1. O funcionamento satisfatório do processo de homologação em várias fases exige ações concertadas por parte de todos os fabricantes envolvidos. Para esse efeito, as entidades homologadoras devem assegurar, antes de concederem a homologação da primeira fase e das fases subsequentes, que existem acordos adequados entre os diversos fabricantes no que se refere ao fornecimento e intercâmbio de documentos e informações, de modo a que o modelo de veículo completado cumpra os requisitos técnicos constantes de todos os atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II. Tais informações devem incidir, nomeadamente, sobre as homologações dos sistemas, componentes e unidades técnicas pertinentes e sobre as peças do veículo que fazem parte do veículo incompleto mas ainda não foram homologadas.

1.2. Cada fabricante envolvido num processo de homologação em várias fases é responsável pela homologação e pela conformidade da produção de todos os sistemas, componentes ou unidades técnicas por si fabricados ou adicionados à fase previamente construída. O fabricante da fase subsequente não é responsável por elementos que tenham sido homologados numa fase anterior, exceto nos casos em que modifique peças importantes de tal forma que a homologação previamente concedida deixe de ser válida.

2. Obrigações das entidades homologadoras

2.1. A entidade homologadora deve:

a) Verificar se todos os certificados de homologação UE, emitidos nos termos dos atos regulamentares aplicáveis à homologação de veículos, abrangem o modelo de veículo no seu estado de acabamento e correspondem aos requisitos previstos;

b) Assegurar que todos os dados relevantes, tendo em conta o estado de acabamento do veículo, estão incluídos no dossiê de fabrico;

c) Através da documentação, assegurar-se de que a ou as especificações e os dados do veículo contidos no seu dossiê de fabrico estão incluídos nos dados constantes dos dossiês de homologação e dos certificados de homologação UE, emitidos em conformidade com os atos regulamentares aplicáveis; e, no caso de um veículo completado, confirmar, quando uma rubrica do dossiê de fabrico não constar do dossiê de homologação relativo a qualquer um dos atos regulamentares, que a peça ou a característica em causa está conforme com as indicações contidas no dossiê de fabrico;

d) Efetuar ou mandar efetuar, numa amostra selecionada de veículos do modelo a homologar, inspeções de peças e sistemas do veículo para verificar se o ou os veículos são fabricados de acordo com os dados relevantes constantes do dossiê de homologação autenticado, em conformidade com todos os atos regulamentares aplicáveis; e

e) Sempre que for necessário, efetuar ou mandar efetuar as verificações de instalação pertinentes em relação às unidades técnicas.

▼B

2.2. O número de veículos a inspecionar para efeitos do disposto no ponto 2.1, alínea d), deve ser suficiente para permitir o controlo correto das várias combinações a submeter a homologação UE, de acordo com o estado de acabamento do veículo e com os seguintes critérios:

— motor;

— caixa de velocidades;

— eixos motores (número, posição, interligação);

— eixos direcionais (número e posição);

— estilos da carroçaria;

— número de portas;

— lado da condução;

— número de bancos;

— nível de equipamento.

3. Requisitos aplicáveis

3.1. As homologações em várias fases devem ser concedidas com base no estado de acabamento do modelo de veículo e devem incluir todas as homologações concedidas nas fases anteriores.

3.2. Para a homologação de veículos completos, o presente regulamento (em especial os requisitos do anexo I e, em particular, os atos regulamentares enumerados no anexo II) deve aplicar-se como se a homologação tivesse sido concedida (ou objeto de extensão) ao fabricante do veículo de base.

3.2.1. No caso de um tipo de sistema, componente ou unidade técnica não terem sido alterados, a homologação concedida ao sistema, componente ou unidade técnica na fase anterior mantém-se válida até à data de expiração do primeiro registo, tal como indicado no ato regulamentar específico.

3.2.2. Se um tipo de sistema tiver sido modificado na fase subsequente de acabamento do veículo, na medida em que o sistema tenha de ser reensaiado para efeitos de homologação, esse reensaio deve ser limitado apenas às partes do sistema que tenham sido modificadas ou afetadas pelas modificações.

3.2.3. No caso de um modelo de veículo ou de um tipo de sistema que tenha sido modificado por outro fabricante na fase subsequente de acabamento do veículo, na medida em que, para além do nome do fabricante, o veículo ou o sistema possam continuar a ser considerados como o mesmo modelo, o requisito aplicável aos modelos em vigor poderá continuar a ser aplicável enquanto a data da primeira matrícula no ato regulamentar aplicável não tiver sido alcançada.

3.2.4. A mudança de categoria de um veículo deve conduzir à aplicação dos requisitos aplicáveis à nova categoria de veículo. Os certificados de homologação UE da categoria anterior podem ser aceites, desde que os requisitos que o veículo cumpre sejam os mesmos ou mais rigorosos do que os aplicáveis à nova categoria.

3.3. Com o acordo da entidade homologadora, uma homologação de veículos completos concedida ao fabricante da fase subsequente de acabamento do veículo não precisa de ser objeto de extensão ou revista quando uma extensão concedida ao veículo da fase anterior não afete a fase subsequente ou os dados técnicos do veículo. No entanto, o número de homologação, incluindo a extensão do veículo da fase ou fases anteriores, deve ser reproduzido no certificado de conformidade do veículo da fase subsequente.

▼B

3.4. Se a zona de carga de um veículo completo ou completado da categoria N ou O for modificada por outro fabricante para acrescentar acessórios amovíveis para armazenar e imobilizar a carga (por exemplo, revestimento do espaço de carga, estruturas porta-bagagens e grades de tejadilho), tais elementos podem ser tratados como parte da massa útil e não é necessária uma homologação desde que estejam satisfeitas ambas as condições seguintes:

a) As modificações não afetam a homologação do veículo de nenhum modo, com exceção de um aumento da massa efetiva do veículo;

b) Os acessórios acrescentados podem ser retirados sem utilizar ferramentas especiais.

4. Identificação do veículo

4.1. O NIV, previsto pelo Regulamento (UE) n.º 19/2011, deve ser mantido durante todas as fases subsequentes de homologação para assegurar a «rastreabilidade» do processo.

4.2. Na segunda fase e fases subsequentes, para além da chapa regulamentar prescrita pelo Regulamento (UE) n.º 19/2011, cada fabricante deve apor ao veículo uma chapa adicional, cujo modelo se indica no apêndice do presente anexo. Essa chapa deve ser firmemente aplicada, num local visível e facilmente acessível, a uma parte do veículo não sujeita a substituição durante a sua utilização. Deve apresentar clara e indelevelmente as seguintes informações pela ordem indicada:

— o nome do fabricante;

— as secções 1, 3 e 4 do número de homologação UE;

— a fase da homologação;

— o NIV do veículo de base;

— a massa máxima tecnicamente admissível do veículo em carga se o valor tiver sido alterado durante essa fase da homologação;

— a massa máxima tecnicamente admissível do conjunto de veículos em carga (se o valor tiver sido alterado durante a fase de homologação em curso e se for permitido atrelar um reboque ao veículo). Deve utilizar-se «0» quando não é permitido atrelar um reboque ao veículo;

— a massa máxima tecnicamente admissível sobre cada eixo, indicados por ordem, da frente para a retaguarda, se o valor tiver sido alterado durante a fase de homologação em curso;

— no caso de um semirreboque ou reboque de eixo central, a massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate se o valor tiver sido alterado durante fase de homologação em curso.

Salvo disposição em contrário prevista no ponto 4.1 e no presente ponto, a chapa adicional deve cumprir os requisitos estabelecidos no anexo I e no anexo II do Regulamento (UE) n.º 19/2011.

▼B

Apêndice

Modelo da chapa adicional do fabricante

O exemplo que se segue é dado apenas a título indicativo.

NOME DO FABRICANTE (fase 3)
e2*201X/XX*2609
Fase 3:
WD9VD58D98D234560
1 500 kg
2 500 kg
1 — 700 kg
2 — 810 kg

▼B

ANEXO X

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO SISTEMA OBD DO VEÍCULO E ÀS INFORMAÇÕES RELATIVAS À REPARAÇÃO E À MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS

1. Introdução

O presente anexo estabelece requisitos técnicos para o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e manutenção de veículos.

2. Acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.

▼M2

2.1. O fabricante deve pôr em prática as medidas e os procedimentos necessários, em conformidade com o artigo 61.º, n.º 2, segundo parágrafo, primeiro período, a fim de garantir que as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos esteja acessível através de sítios Web. Deve presumir-se o cumprimento da obrigação de os fabricantes facultarem nos seus sítios Web informações do sistema OBD e informações relativas à reparação e manutenção de veículos, através de um formato normalizado, mediante a conformidade com a parte 1 «Informações gerais e definições de caso de uso», a parte 2 «Requisitos técnicos», a parte 3 «Requisitos de interface funcional para utilizadores» da norma EN ISO 18541-2014, a parte 4 «Teste de conformidade» da norma EN ISO 18541-2015 e a parte 5 «Disposições específicas para veículos pesados» «Veículos rodoviários — Normalização do acesso às informações relativas à reparação e à manutenção para o automóvel (IRM)» da norma EN ISO 18541-2018. O acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos deve ser concedido rápida e facilmente.

▼B

2.2. A entidade homologadora só concede a homologação quando tiver recebido do fabricante um certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.

2.3. O certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos comprova o cumprimento do artigo 64.º.

2.4. O certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos deve ser elaborado segundo o modelo que consta do apêndice 1.

2.5. As informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos devem incluir o seguinte:

2.5.1. Uma identificação inequívoca do veículo, sistema, componente ou unidade técnica pelos quais o fabricante é responsável;

▼M2

2.5.2. Manuais de manutenção, incluindo registos de reparações e de manutenção e referências a especificações técnicas relativas a fluidos, incluindo lubrificantes, fluidos de travões e líquidos de arrefecimento;

▼B

2.5.3. Manuais técnicos;

2.5.4. Informações sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);

2.5.5. Diagramas de cablagem;

2.5.6. Códigos de diagnóstico de anomalias, incluindo códigos específicos do fabricante;

2.5.7. Número de identificação da calibragem do *software* aplicável ao modelo de veículo;

▼B

2.5.8. Informações fornecidas sobre ferramentas e equipamentos exclusivos e informações obtidas através deles;

2.5.9. Informações sobre registos de dados e dados de monitorização bidirecional e de ensaio;

2.5.10. Unidades de trabalho *standard* ou períodos de tempo para tarefas de reparação e manutenção, caso sejam disponibilizados aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados do fabricante, quer diretamente, quer por intermédio de terceiros;

2.5.11. No caso dos processos de homologação em várias fases, a informação exigida nos termos do ponto 3, e todas as outras informações necessárias para cumprir os requisitos estabelecidos no artigo 61.º.

2.6. O fabricante deve pôr à disposição das partes interessadas as seguintes informações:

2.6.1. Informações pertinentes que permitam a conceção de componentes de substituição fundamentais para o correto funcionamento do sistema OBD;

2.6.2. Informações que permitam a conceção de ferramentas de diagnóstico genéricas.

2.7. Para efeitos do ponto 2.6.1, a conceção de componentes de substituição não deve ser restringida por nenhuma das seguintes limitações:

2.7.1. Indisponibilidade de informações pertinentes;

2.7.2. Exigências técnicas relativas às estratégias de indicação de anomalias, caso sejam ultrapassados os valores-limite do OBD ou se o sistema OBD não puder satisfazer os requisitos básicos de monitorização previstos pelo presente regulamento;

2.7.3. Alterações específicas no processamento da informação do OBD para se tratar independentemente o funcionamento do veículo a gasolina ou a gás;

2.7.4. Homologação de veículos alimentados a gás que apresentem um número limitado de deficiências menores.

2.8. Para efeitos do ponto 2.6.2, caso os fabricantes utilizem ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio segundo a norma ISO 22900 Modular Vehicle Communication Interface (MVCI) e a ISO 22901 Open Diagnostic Data Exchange (ODX) na suas redes de agentes, os operadores independentes terão acesso aos ficheiros ODX através do sítio Web do fabricante.

2.9. ►**M2** Para efeitos dos sistemas OBD, de diagnóstico, de reparação e de manutenção dos veículos, o fluxo direto de dados relativos ao veículo, incluindo os códigos de anomalia, e as funções de diagnóstico, deve ser disponibilizado através da porta dos dados de série do conector normalizado de ligação para dados especificado no parágrafo 6.5.1.4 e em conformidade com as especificações estabelecidas no anexo XI, apêndice 1, ponto 6.5.3, do Regulamento n.º 83 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) ([1]) e em conformidade com o anexo 9-B, ponto 4.7.3, e as normas de referência estipuladas no apêndice 6 desse anexo do Regulamento n.º 49 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) ([2]). ◄

([1]) Regulamento n.º 83 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que respeita à emissão de poluentes em conformidade com as exigências do motor em matéria de combustível (JO L 42 de 15.2.2012, p. 1).

([2]) Regulamento n.º 49 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes no que diz respeito às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos (JO L 180 de 8.7.2011, p. 53).

▼B

Quando o veículo estiver em movimento, os dados devem ser disponibilizados unicamente em modo de leitura.

3. Homologação em várias fases

3.1. No caso de uma homologação em várias fases, o fabricante final é responsável por facultar o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, no que respeita à sua fase ou fases de fabrico e à ligação à fase ou fases anteriores.

3.2. Além disso, o fabricante final deve fornecer aos operadores independentes no seu sítio Web as seguintes informações:

3.2.1. Endereço do sítio Web do fabricante ou fabricantes responsáveis pela fase ou fases anteriores;

3.2.2. Nome e endereço de todos os fabricantes responsáveis pela fase ou fases anteriores;

3.2.3. Número(s) de homologação da fase ou fases anteriores;

3.2.4. Número do motor.

3.3. Cada fabricante responsável por uma determinada fase ou fases de homologação é responsável por fornecer através do seu sítio Web acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos no que se refere à fase ou fases da homologação por que é responsável e a ligação à fase ou fases anteriores.

3.4. O fabricante responsável por uma determinada fase, ou fases, de homologação deve fornecer as informações seguintes ao fabricante responsável pela fase seguinte:

3.4.1. Certificado de conformidade relativo à fase ou fases por que é responsável;

3.4.2. Certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, incluindo os respetivos anexos;

3.4.3. Número de homologação correspondente à fase ou fases por que é responsável;

3.4.4. Documentos referidos nos pontos 3.4.1, 3.4.2 e 3.4.3, tal como facultados pelo fabricante ou fabricantes envolvidos na fase ou fases anteriores;

3.5. Cada fabricante deve autorizar o fabricante responsável pela fase seguinte a remeter os documentos fornecidos aos fabricantes responsáveis por quaisquer fases subsequentes e pela fase final.

3.6. Além disso, numa base contratual, o fabricante responsável por uma determinada fase, ou fases, da homologação deve:

3.6.1. Fornecer ao fabricante responsável pela fase seguinte acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, bem como à informação sobre a interface correspondente à fase ou fases específicas por que é responsável;

3.6.2. Fornecer, a pedido de um fabricante responsável por uma fase subsequente da homologação, acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos e às informações sobre a interface correspondentes à fase ou fases específicas por que é responsável.

3.7. Um fabricante, incluindo um fabricante final, só pode cobrar taxas nos termos do artigo 63.º no que respeita especificamente à fase ou fases por que é responsável.

▼B

Um fabricante, incluindo o fabricante final, não pode exigir pagamentos por prestar informações sobre o endereço Web ou os dados de contacto de qualquer outro fabricante.

4. Adaptações para o cliente

4.1. Em derrogação do ponto 2, se o número de sistemas, componentes ou unidades técnicas objeto de uma adaptação para o cliente específica for inferior a um total de 250 unidades produzidas a nível mundial, as informações relativas à reparação e à manutenção para a adaptação para o cliente devem ser prestadas de um modo fácil, rápido e não discriminatório, em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados.

Para a manutenção e a reprogramação das unidades de controlo eletrónico relativas à adaptação para o cliente, o fabricante deve disponibilizar a respetiva ferramenta de diagnóstico ou equipamento de ensaio especializados aos operadores independentes tal como o faz em relação às oficinas de reparação autorizadas.

As adaptações para o cliente devem ser enumeradas no sítio Web do fabricante que contém a informação relativa à reparação e manutenção e mencionadas no certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à reparação e manutenção de veículos no momento da homologação.

4.2. Os fabricantes devem, mediante venda ou aluguer, disponibilizar aos operadores independentes a ferramenta de diagnóstico ou o equipamento de ensaio especializados exclusivos para a manutenção dos sistemas, componentes ou unidades técnicas adaptados para os clientes.

4.3. O fabricante deve mencionar no certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, no momento da homologação, as adaptações para o cliente objeto de derrogação da obrigação prevista no ponto 2 de facultar o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, num formato normalizado, bem como quaisquer unidades eletrónicas de controlo conexas.

As adaptações para o cliente e quaisquer unidades eletrónicas de controlo conexas devem ser igualmente enumeradas no sítio Web do fabricante que contém a informação relativa à reparação e manutenção.

5. Pequenos fabricantes

5.1. Em derrogação do ponto 2, os fabricantes cuja produção anual a nível mundial de um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica abrangidos pelo presente regulamento for para veículos das categorias M_1 e N_1 com menos de 1 000 veículos ou para veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O com menos de 250 unidades, devem facultar o acesso às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos de um modo fácil e rápido, e de modo não discriminatório, tal como o fazem aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados.

5.2. Os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas abrangidos pelo ponto 5.1 devem ser enumerados no sítio Web do fabricante que contém as informações relativas à reparação e à manutenção.

5.3. A entidade homologadora deve notificar a Comissão de cada homologação concedida a pequenos fabricantes.

▼B

6. Requisitos

6.1. ►M2 Deve presumir-se o cumprimento da obrigação de os fabricantes facultarem nos seus sítios Web informações do sistema OBD e informações relativas à reparação e manutenção de veículos, através de um formato normalizado, mediante a conformidade com as partes da norma EN ISO 18541 referidas no ponto 2.1. ◄

Quem solicitar o direito de reprodução ou republicação das informações deve negociar diretamente com o fabricante em causa. Deve igualmente ser disponibilizada documentação em matéria de formação, embora possa ser facultada através de outros meios e não apenas de sítios Web.

Devem ser disponibilizadas, sob a forma de conjuntos de dados passíveis de tratamento eletrónico e de leitura automática, numa base de dados de fácil acesso aos operadores independentes, as informações sobre todas as peças do veículo com as quais o veículo — tal como identificado pelo número de identificação do veículo (NIV), assim como por outros critérios como a distância entre eixos, a potência do motor, o nível ou as opções de acabamento — é equipado pelo fabricante e que podem ser substituídas por peças sobresselentes propostas pelo fabricante aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados ou a terceiros por meio de referência ao número de peça do equipamento de origem.

Essa base de dados deve incluir o NIV, os números das peças de origem, a denominação das peças de origem, indicações de validade (datas de início e de fim de validade), indicações de montagem e, eventualmente, características de estrutura.

A informação contida na base de dados deve ser atualizada regularmente. Se essa informação estiver disponível para os concessionários autorizados, as atualizações devem incluir, nomeadamente, todas as alterações introduzidas em cada veículo após a sua produção.

6.2. ►M2 O acesso às características de segurança do veículo é facultado aos operadores independentes sob a proteção de uma tecnologia de segurança em conformidade com os seguintes requisitos: ◄

6.2.1. As trocas de dados devem fazer-se sob garantia de confidencialidade, de integridade e de proteção contra a reprodução;

6.2.2. É aplicada a norma https//ssl-tls (RFC4346);

6.2.3. Os certificados de segurança conformes com a norma internacional ISO 20828 são utilizados para autenticação mútua dos operadores independentes e dos fabricantes;

6.2.4. A chave privada dos operadores independentes deve ser protegida por dispositivo informático seguro.

6.3. ►M2 O procedimento de aprovação e autorização dos operadores independentes para aceder aos elementos de segurança dos veículos, tal como referido no ponto 6.2, é indicado no apêndice 3. O papel e as responsabilidades dos organismos envolvidos na acreditação, aprovação e autorização dos operadores independentes são especificados através de requisitos funcionais que consistem em exemplos e casos de utilização previstos na Comunicação da Comissão. ◄ O operador independente deve ser aprovado e autorizado para esse fim com base em documentos comprovativos de que desenvolve uma atividade económica legítima e de que não foi condenado por qualquer atividade criminosa relevante.

▼M2

Para efeitos desse procedimento, considera-se que os operadores não exercem uma atividade comercial legítima se anunciarem ou oferecerem operações de reparação ou manutenção que tenham um impacto negativo no desempenho do veículo em termos de emissões. Incluem-se as seguintes operações:

a) desativação ou remoção de dispositivos de controlo da poluição ou sistemas de controlo de emissões, degradação do seu desempenho ou ocultação de anomalias daqueles dispositivos;

▼M2

b) instalação de dispositivos manipuladores ([1]) ou estratégias manipuladoras ([2]);

c) desativação, remoção ou adulteração de dispositivos destinados a controlar o consumo de combustível ou de energia elétrica, ou adulteração das leituras do conta-quilómetros;

d) adulteração da unidade de controlo do motor, incluindo a potência nominal do motor.

▼B

6.4. A reprogramação das unidades de controlo é realizada em conformidade com as normas internacionais ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B mediante recurso a equipamento não exclusivo.

A fim de validar a compatibilidade da aplicação própria do fabricante e das interfaces de comunicação do veículo (VCI) que cumpram a norma internacional ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B, o fabricante deve propor quer uma validação das VCI desenvolvidas de forma independente, quer a informação e o empréstimo de eventual *hardware* especial de que um fabricante de VCI necessite para realizar ele próprio tal validação.

São aplicáveis as condições do artigo 63.º, n.º 1, às comissões cobradas por essa validação ou informação e *hardware*.

6.5. Os requisitos do ponto 6.4 não são aplicáveis no caso de reprogramação de dispositivos de limitação de velocidade e aparelhos de controlo.

6.6. Todos os DTC relacionados com as emissões devem ser compatíveis com o anexo XI do Regulamento (CE) n.º 692/2008 e com o anexo X do Regulamento (UE) n.º 582/2011.

6.7. Para o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, com exceção da que diz respeito às áreas protegidas do veículo, os requisitos de registo para utilização do sítio Web do fabricante por um operador independente devem exigir apenas as informações que forem necessárias para confirmar o modo de pagamento da informação. Para a informação referente ao acesso às áreas protegidas do veículo, o operador independente deve apresentar um certificado em conformidade com a norma internacional ISO 20828, a fim de se identificar a si e à organização a que pertence, e o fabricante deve responder com o seu próprio certificado, em conformidade com a norma internacional ISO 20828, para confirmar ao operador independente que está a aceder a um sítio legítimo do fabricante em questão. Ambas as partes devem manter um registo de todas as transações, indicando os veículos e as alterações neles feitas nos termos desta disposição.

6.8. Os fabricantes devem indicar, nos seus sítios Web de informação relativa à reparação de veículos, o número de homologação por modelo.

6.9. Se as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos disponíveis no sítio de um fabricante não apresentarem dados pertinentes específicos que permitam a conceção e o fabrico adequado dos sistemas de adaptação para combustíveis alternativos, qualquer fabricante desse tipo de sistemas deve ter acesso às informações contactando diretamente o fabricante para esse efeito. Os contactos para esse efeito devem ser claramente indicados no sítio Web do fabricante, devendo a informação ser facultada no prazo de 30 dias. Só é necessário facultar essas informações para os sistemas de adaptação para combustíveis alternativos abrangidos pelo Regulamento n.º 115 da ONU ou para os componentes de adaptação para

([1]) Na aceção do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.
([2]) Na aceção do artigo 3.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 595/2009.

▼B

combustíveis alternativos que fazem parte dos sistemas abrangidos pelo Regulamento n.º 115 da ONU. Além disso, só é necessário facultar essas informações em resposta a um pedido que indique claramente a especificação exata do modelo de veículo para o qual a informação é solicitada e que confirme explicitamente que a informação é solicitada para o desenvolvimento de sistemas ou de componentes de adaptação para combustíveis alternativos abrangidos pelo Regulamento n.º 115 da ONU.

7. Requisitos de homologação

7.1. Para obter a homologação, o fabricante deve apresentar o certificado preenchido, cujo modelo consta do apêndice 1.

7.2. Se as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos não estiverem disponíveis ou não se encontrarem em conformidade com os requisitos do presente anexo, o fabricante deve fornecê-las no prazo de seis meses a contar da data de homologação.

7.3. As obrigações de apresentação de informação dentro do prazo especificado no ponto 7.2 aplicam-se apenas se, na sequência da homologação, o veículo for colocado no mercado.

Se o veículo for colocado no mercado mais de seis meses depois da homologação, a informação deve ser apresentada na data em que o veículo for colocado no mercado.

7.4. Com base num certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos completado, a entidade homologadora pode presumir que o fabricante adotou medidas e procedimentos satisfatórios no que respeita ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, desde que não tenha sido apresentada qualquer queixa e que o fabricante apresente o certificado dentro do prazo previsto no ponto 7.2.

▼B

Apêndice 1

Certificado do fabricante respeitante ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos

(Fabricante): … …

(Endereço do fabricante): … …

Certifica que:

faculta o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos em cumprimento das disposições:

Artigo 61.º do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e Anexo X do mesmo regulamento

no que respeita aos modelos de veículo e tipos de sistemas, componentes ou unidades técnicas constantes de lista anexa ao presente certificado.

São aplicáveis as seguintes derrogações: Adaptações para o cliente (*) — Pequenos volumes (*) —.

Os endereços principais do sítio Web em que podem ser obtidas as informações pertinentes, que pelo presente se certifica estarem em conformidade com as disposições referidas, consta de um anexo ao presente certificado, juntamente com os dados de contacto do representante do fabricante responsável que o assinou.

Se aplicável: Pelo presente, o fabricante certifica ainda que cumpriu a obrigação prevista no artigo 62.º do Regulamento (UE) 2018/858 de facultar as informações pertinentes, no prazo de seis meses a contar da data de homologação, relativamente a homologações anteriores destes modelos de veículo.

Feito em … [Local]

Em … [Data]

[Assinatura] [Funções]

Anexos:

— Anexo A: Endereços dos sítios Web.

— Anexo B: Dados de contacto.

— Anexo C: Modelos de veículos e tipos de sistema, de componente ou de unidade técnica

Nota explicativa.

(*) Riscar o que não interessa.

([1]) Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

▼B

ANEXO A

SÍTIOS WEB A QUE SE REFERE O PRESENTE CERTIFICADO:

▼B

ANEXO B

DADOS DE CONTACTO DO REPRESENTANTE DO FABRICANTE A QUE SE REFERE O PRESENTE CERTIFICADO:

▼B

ANEXO C

MODELOS DE VEÍCULO E TIPOS DE SISTEMA, DE COMPONENTE OU DE UNIDADE TÉCNICA:

▼B

Apêndice 2

Informações do sistema OBD do veículo

1. O fabricante do veículo deve fornecer as informações requeridas no presente apêndice, para permitir o fabrico de peças de substituição ou de acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio.

2. A pedido, as seguintes informações devem ser disponibilizadas, numa base não discriminatória, a qualquer fabricante de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio:

2.1. Uma descrição do tipo e número de ciclos de pré-condicionamento usados para a primeira homologação do veículo;

2.2. Uma descrição do tipo de ciclo de demonstração do OBD usado para a primeira homologação do veículo relativa ao componente monitorizado pelo sistema OBD;

2.3. Um documento exaustivo que descreva todos os componentes monitorizados, com a estratégia para deteção de anomalias e ativação do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico), incluindo uma lista de parâmetros secundários pertinentes monitorizados para cada componente monitorizado pelo sistema OBD e uma lista de todos os formatos e códigos de saída do OBD utilizados (com uma explicação de cada um desses códigos e formatos) e associados a cada componente do grupo motopropulsor relacionado com as emissões e a cada componente não relacionado com as emissões, nos casos em que a monitorização dos componentes seja usada para determinar a ativação do IA. Nomeadamente, no caso de modelos de veículos que utilizem uma ligação de comunicação em conformidade com a norma ISO 15765-4 «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», deve apresentar-se uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço $ 05 (Teste ID $ 21 a FF) e os dados fornecidos no serviço $ 06, bem como uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço $ 06 (Teste ID $ 00 a FF) no que diz respeito a cada ID de monitor OBD suportado.

Se forem utilizadas outras normas de protocolos de comunicação, deve ser fornecida uma explicação exaustiva equivalente.

Essas informações podem ser apresentadas sob a forma de um quadro, com os seguintes cabeçalhos de coluna e linha:

Componente Código de anomalia; Estratégia de controlo; Critérios para a deteção de anomalias; Critérios de ativação do IA; Parâmetros secundários; Ensaio de demonstração de pré-condicionamento.

Sensor de oxigénio Catalyst P0420; 1 e 2 sinais; Diferença entre os sinais do sensor 1 e do sensor 2; Velocidade do motor 3.º ciclo; carga do motor; Modo A/F; temperatura do catalisador; Dois ciclos do tipo 1 Tipo 1.

3. Informações necessárias para o fabrico de ferramentas de diagnóstico

Para facilitar o fornecimento de ferramentas de diagnóstico genéricas às oficinas de reparação multimarcas, os fabricantes de veículos devem disponibilizar a informação a que se referem os pontos 3.1, 3.2 e 3.3 nos respetivos sítios Web de informação relativa às reparações. Essa informação deve incluir todas as funções das ferramentas de diagnóstico e todas as ligações a informações relativas às reparações, bem como instruções para resolução de problemas. O acesso a essa informação pode ser sujeito ao pagamento de uma comissão razoável

▼B

3.1. Informação sobre o Protocolo de Comunicação

É necessário fornecer as seguintes informações indexadas por marca, modelo e variante de veículo, ou outra definição utilizável, tal como o NIV ou a identificação do veículo e dos sistemas:

3.1.1. Qualquer sistema de informação sobre um eventual protocolo de comunicação suplementar necessário para obter diagnósticos completos, para além das normas prescritas no ponto 4.7.3 do anexo 9B do Regulamento n.º 49 da ONU e no ponto 6.5.1.4. do anexo 11 do Regulamento n.º 83 da ONU, incluindo qualquer informação sobre o *hardware* ou *software* do protocolo suplementar, identificação de parâmetros, funções de transferência, requisitos de «sobrevivência» ou condições de erro;

3.1.2. Dados sobre o modo de obtenção e interpretação de todos os códigos de anomalia que não estejam de acordo com as normas prescritas no ponto 4.7.3 do Anexo 9B do Regulamento n.º 49 da ONU e no ponto 6.5.1.4. do anexo 11 do Regulamento n.º 83 da ONU;

3.1.3. Uma lista de todos os parâmetros sobre dados «vivos» disponíveis, incluindo informação sobre escalas e acesso;

3.1.4. Uma lista de todos os ensaios funcionais disponíveis, incluindo ativação ou controlo de dispositivos e meios para os realizar;

3.1.5. Dados sobre a forma de obtenção de toda a informação sobre componentes e estado, carimbos de tempo, DTC em espera e «tramas retidas»;

3.1.6. Redefinição de parâmetros de aprendizagem adaptativos, codificação de variantes, regulação dos componentes de substituição e preferências dos clientes;

3.1.7. Identificação da unidade de controlo eletrónica (UCE) e codificação de variantes;

3.1.8. Dados sobre a forma de regulação das luzes de serviço;

3.1.9. Localização do conector de diagnóstico e dados do conector;

3.1.10. Identificação do código do motor

3.2. Ensaio e diagnóstico dos componentes monitorizados pelo OBD

Devem ser fornecidas as seguintes informações:

3.2.1. Uma descrição dos ensaios para confirmar a sua funcionalidade, no componente ou na cablagem;

3.2.2. Procedimento de ensaio, incluindo parâmetros de ensaio e informação sobre componentes;

3.2.3. Dados sobre a conexão, incluindo valores de entrada e saída mínimos e máximos e valores de condução e carga;

3.2.4. Valores a prever em certas condições de condução, incluindo marcha lenta sem carga;

3.2.5. Valores elétricos para o componente nos seus estados estático e dinâmico;

3.2.6. Valores do modo de anomalia para cada um dos cenários acima;

3.2.7. Sequências de diagnóstico do modo de anomalia, incluindo árvores de anomalias e a eliminação por diagnósticos orientados.

3.3. Dados necessários para executar a reparação

Devem ser fornecidas as seguintes informações:

3.3.1. Inicialização da UCE e dos componentes (caso tenham sido instaladas peças de substituição);

3.3.2. Inicialização de UCE novas ou de substituição, se necessário, com recurso a técnicas de reprogramação por transferência.

▼M2

Apêndice 3

Procedimento de aprovação e autorização dos operadores independentes para aceder aos elementos de segurança dos veículos ([1])

1. Âmbito de aplicação

O presente apêndice contém os requisitos de aprovação e autorização dos operadores independentes que solicitem o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos relacionadas com a segurança (IRM).

Especifica em pormenor os processos e os organismos necessários para a aprovação e autorização dos operadores independentes e dos seus empregados, para que lhes seja concedido acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos relacionadas com a segurança no que diz respeito aos veículos ligeiros de passageiros e comerciais e aos veículos pesados.

2. Definições e abreviaturas

2.1. Definições

Para efeitos do presente apêndice, entende-se por:

2.1.1. «Acreditação»

«acreditação», a acreditação na aceção do artigo 2.º, ponto 10, do Regulamento (CE) n.º 765/2008

2.1.2. «empregado do OI»

«empregado do OI», o empregado de um operador independente (OI) aprovado que, mediante autorização do seu organismo de avaliação da conformidade (CAB), terá acesso às IRM relacionadas com a segurança.

2.1.3. «Informações relativas à reparação e manutenção relacionadas com a segurança» ou «IRM relacionadas com a segurança»

«informações relativas à reparação e manutenção relacionadas com a segurança» ou «IRM relacionadas com a segurança», as informações, o *software*, as funções e os serviços necessários para reparar e manter as características incluídas no veículo pelo fabricante, a fim de impedir que o veículo seja roubado ou desviado e permitir que o veículo seja rastreado e recuperado.

2.1.4. «Certificado de inspeção de aprovação»

«certificado de inspeção de aprovação», o certificado emitido pelo CAB aos OI que cumpram os critérios de aprovação estabelecidos no presente apêndice e que confirma que esses OI estão aprovados e que os empregados dos OI podem solicitar autorização para aceder às IRM relacionadas com a segurança.

2.1.5. «Certificado de inspeção de autorização»

«certificado de inspeção de autorização», o certificado emitido pelo CAB aos empregados do OI que cumpram os critérios de autorização estabelecidos no presente apêndice e que confirma que esses empregados estão autorizados a aceder às IRM relacionadas com a segurança no sítio Web de um fabricante de veículos.

([1]) Os requisitos estabelecidos no presente apêndice baseiam-se nos do «Sistema de acreditação, aprovação e autorização de acesso a informações relativas à reparação e manutenção relacionadas com a segurança (IRM)», validado em 19 de maio de 2016 pela Cooperação Europeia para a Acreditação (https://www.vehiclesermi.eu/).

▼M2

2.1.6. «Centro de confiança» ou «CC»

«centro de confiança» ou «CC», o organismo designado pelo SERMI e aprovado pela Comissão, responsável por:

a) gerir os certificados digitais e o estatuto de autorização dos empregados do OI e fornecer ao CAB as fichas de segurança e os certificados digitais necessários para os empregados autorizados do OI;

b) fornecer a um fabricante de veículos informações sobre o estatuto de autorização de um empregado do OI.

2.1.7. «Ficha de segurança»

«ficha de segurança», um dispositivo que permite a autenticação segura de um OI.

2.1.8. «Certificado digital»

«certificado digital», um certificado digital que exige uma assinatura digital do centro de confiança emitente para vincular uma chave pública à identidade do empregado do OI, em conformidade com a norma ISO 9594.

2.1.9. «Base de dados de autorização»

«base de dados de autorização», uma base de dados mantida pelo centro de confiança e que contém os dados de autorização dos empregados do OI autorizados e anonimizados, bem como o registo dos OI aprovados.

2.1.10. «Base de dados de certificação»

«base de dados de certificação», uma base de dados mantida pelo centro de confiança para gerir a validade dos certificados digitais e os identificadores dos empregados autorizados do OI.

2.1.11. «Cooperação Europeia para a Acreditação» ou «EA»

«Cooperação Europeia para a Acreditação» ou «EA», o organismo reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e responsável pelo desenvolvimento, manutenção e implementação da acreditação na União.

2.1.12. «Forum for Access to Security-Related Vehicle RMI» ou «SERMI»

«Forum for Access to Security-Related Vehicle RMI» (Fórum para o acesso às IRM de veículos relacionadas com a segurança) ou «SERMI», a entidade responsável pela coordenação e aconselhamento da Comissão sobre a implementação dos procedimentos de acreditação, aprovação e autorização para efeitos de acesso às IRM relacionadas com a segurança.

2.1.13. «Autoridades competentes»

«autoridades competentes», as autoridades públicas com um mandato legal para agir no domínio da proteção, investigação e ação penal em matéria de segurança dos veículos.

3. Acreditação dos organismos de avaliação da conformidade (CAB), aprovação dos OI e autorização dos empregados dos OI

Apenas os CAB acreditados pelo organismo nacional de acreditação (ONA), tal como definido no artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008, do Estado-Membro em que estão estabelecidos podem emitir certificados de inspeção que atestem que um OI foi aprovado e certificados de inspeção de autorização que atestem que um empregado do OI tem direito a aceder às IRM relacionadas com a segurança.

▼M2

A aprovação do OI e a autorização do empregado do OI são concedidas por um período de 60 meses a contar da data de emissão dos respetivos certificados de inspeção.

Os OI que pretendam receber IRM relacionadas com a segurança devem obter um certificado de inspeção de aprovação de um CAB acreditado pelo ONA do Estado-Membro em que o OI está estabelecido.

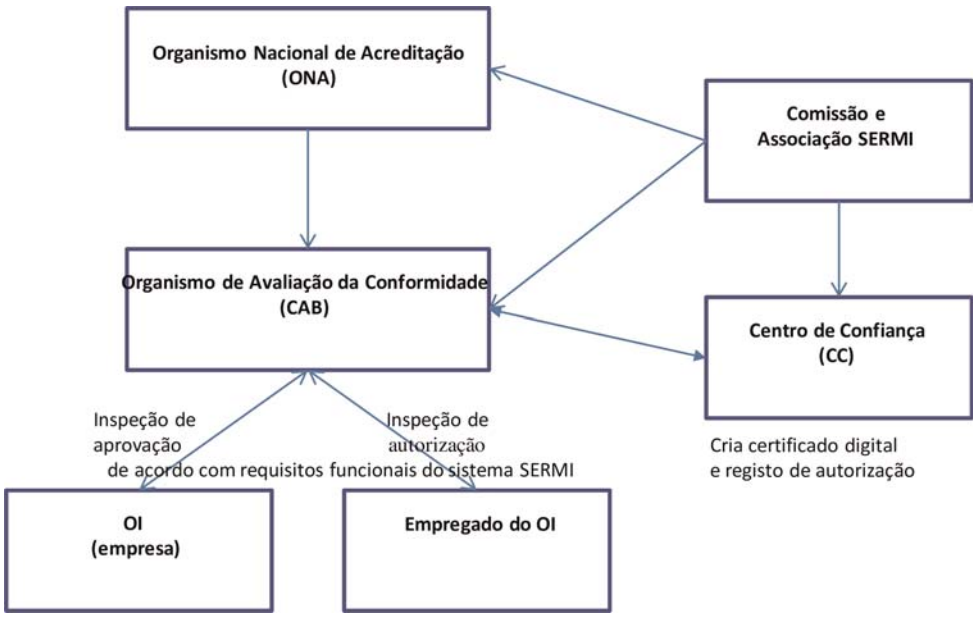
Os empregados do OI responsáveis pela gestão das IRM relacionadas com a segurança devem obter um certificado de inspeção de autorização junto de um CAB acreditado pelo ONA do Estado-Membro de residência do empregado do OI.

Os CAB devem informar os CC de quaisquer certificados de inspeção de aprovação ou certificados de inspeção de autorização emitidos, mediante os quais os CC devem criar um registo de autorização e emitir uma ficha de segurança e um certificado digital contendo informações que permitam a identificação inequívoca dos empregados do OI no sítio de IRM do fabricante dos veículos. Os CAB devem facultar aos empregados do OI uma ficha de segurança e o certificado digital.

Os fabricantes de veículos podem exigir uma taxa pelo registo dos empregados do OI nos sítios Web de IRM desses fabricantes de veículos e pelo acesso às IRM relacionadas com a segurança. Essa taxa deve ser proporcional ao custo desse registo e do acesso. As taxas devidas devem ser especificadas nos sítios Web de IRM dos fabricantes de veículos. Todas as transferências de dados digitais entre OI, CC e CAB devem ser efetuadas através de transações entre empresas (B2B), utilizando protocolos seguros e em tempo útil.

Figura 1

Os organismos envolvidos na acreditação dos CAB, na aprovação dos OI e na autorização dos empregados dos OI e respetiva relação



O OI que solicita uma autorização ao CAB deve assinar uma declaração que certifique que exerce uma atividade empresarial legítima, tal como referido no ponto 6.3 do presente anexo. Um OI só será aprovado após uma inspeção do CAB, que verificará se esta declaração foi assinada e avaliará se o OI e os seus empregados cumprem os requisitos estabelecidos no presente apêndice.

▼M2

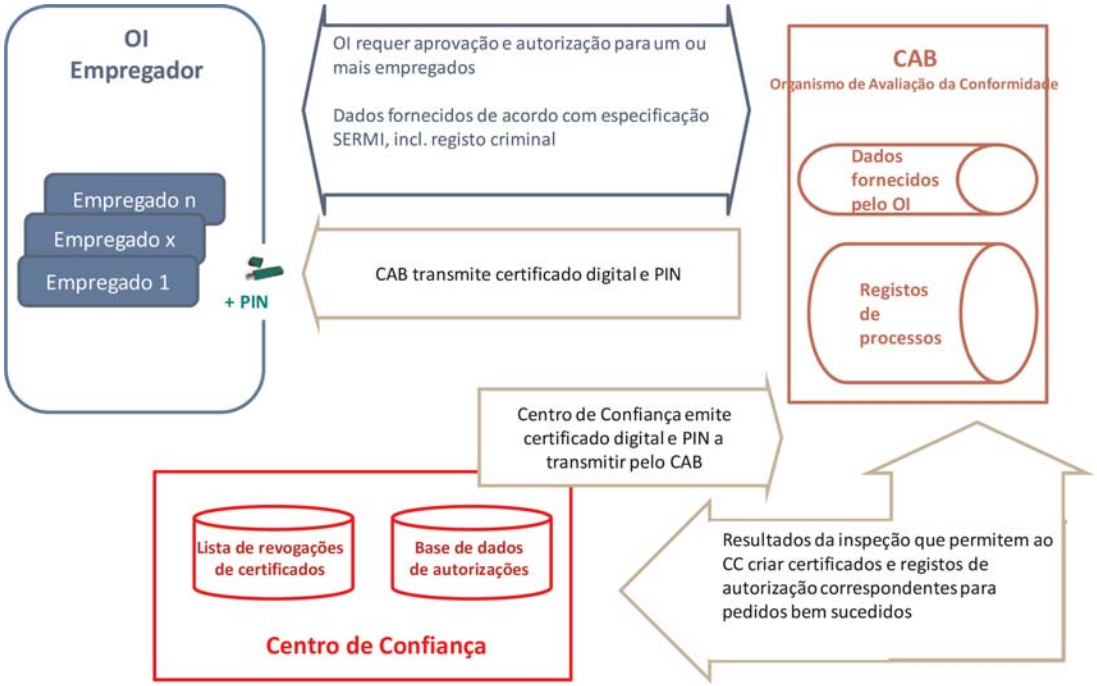
Cada um dos empregados do OI só será autorizado após uma inspeção por um organismo de avaliação da conformidade. Os CAB devem verificar os documentos apresentados e verificar se o empregado do OI em causa apresentou um pedido de autorização anterior que tenha sido rejeitado pelo respetivo CAB ou por qualquer outro organismo de avaliação da conformidade a nível da União.

Os organismos de avaliação da conformidade devem enviar ao CC todos os dados necessários para que este emita o certificado digital e a ficha de segurança que o CAB deve enviar aos empregados do OI.

Os empregados do OI que tenham sido autorizados devem receber dos seus CAB o PIN associado ao certificado digital.

Figura 2

Processo de aprovação dos OI e de autorização dos empregados dos OI



3.1. Síntese do acesso às IRM relacionadas com a segurança

Os fabricantes de veículos devem facultar o acesso às IRM relacionadas com a segurança através do seu sítio Web, desde que os empregados do OI estejam autorizados e possam apresentar o certificado de inspeção de autorização e que o OI em cujo nome os empregados trabalham disponha de um certificado de inspeção de aprovação.

Os fabricantes podem oferecer aos empregados de OI autorizados que trabalhem para OI aprovados o acesso a um sistema de encomenda em linha de peças relacionadas com a segurança, através de uma aplicação especializada ligada ao sítio de IRM.

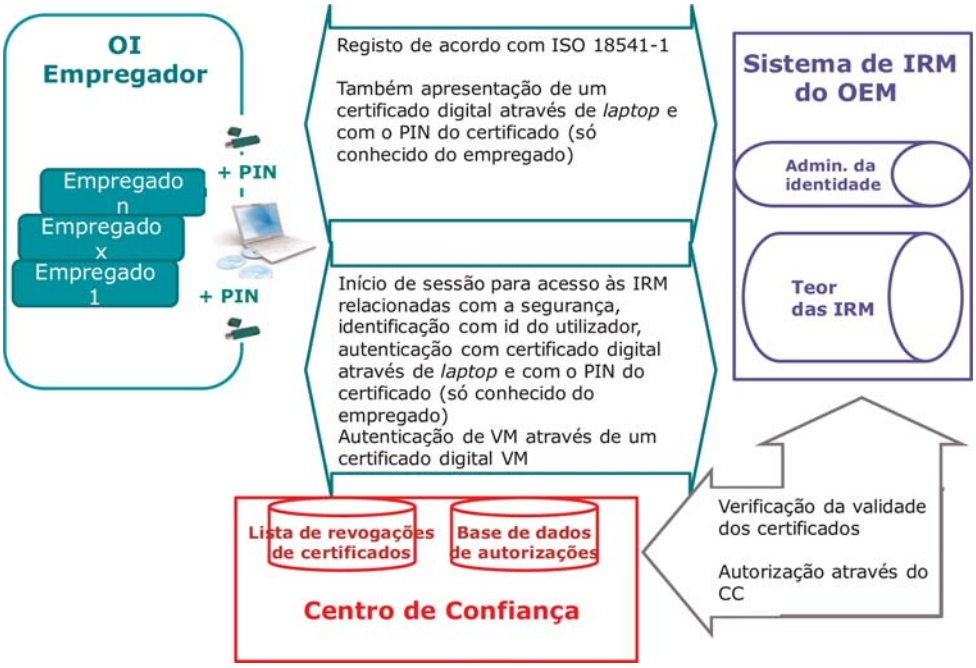
▼M2

Após a receção de um pedido de acesso a um sítio de IRM, os sítios Web dos fabricantes de veículos devem ser identificados pelo identificador único do empregado do OI e solicitar a autenticação. A autenticação dos empregados do OI deve ser efetuada exclusivamente através de certificados digitais. Após a receção de um certificado digital, os sítios de IRM do fabricante de veículos devem verificar o identificador único do empregado do OI e o estatuto atual do certificado digital e da autorização, comunicando com o CC identificado no certificado digital.

Todas as transferências de dados digitais entre OI, fabricantes de veículos, CC e CAB devem ser efetuadas através de transações entre empresas (B2B), utilizando protocolos seguros e em tempo útil. Após a verificação do identificador único e do estatuto de autorização do empregado do OI, o fabricante do veículo deve facultar o acesso no seu sítio Web às necessárias IRM relacionadas com a segurança.

Figura 3

Acesso às IRM relacionadas com a segurança



4. Regras pormenorizadas para o acesso às IRM relacionadas com a segurança

4.1. O papel do SERMI

4.1.1. Responsabilidades e obrigações

O SERMI monitoriza a execução do processo de acreditação em todos os Estados-Membros e informa a Comissão em conformidade. O SERMI aconselha a Comissão sobre os pedidos de alteração do processo de acreditação.

▼M2

a) o SERMI aconselha a Comissão sobre os pedidos de alteração do processo de acreditação. O SERMI monitoriza a execução do processo de acreditação em todos os Estados-Membros e informa a Comissão em conformidade;

b) o SERMI deve consultar a Comissão sobre a criação dos critérios de seleção dos CC;

c) o SERMI aconselha a Comissão sobre a introdução de orientações de execução técnica para a interação entre as entidades envolvidas no processo;

d) o SERMI deve respeitar as regras da EA em matéria de propriedade do regime;

e) os membros do SERMI são representados pelas partes interessadas envolvidas no processo de acreditação, aprovação e autorização para efeitos de acesso às IRM relacionadas com a segurança.

4.1.2. Seleção dos centros de confiança

O CC é selecionado pelo SERMI e notificado à Comissão para aprovação.

O CC selecionado deve cumprir a norma ETSI TS 319 411-3 e satisfazer os requisitos em matéria de assinaturas eletrónicas estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), assim como os requisitos estabelecidos no ponto 4.6 do presente apêndice.

Além disso, o centro de confiança deve:

— dispor das competências técnicas e de gestão, bem como da viabilidade financeira e experiência pertinentes para o processo de acreditação;

— dispor de pessoal-chave com as competências, a experiência e a disponibilidade necessárias para o processo de acreditação;

— ter capacidade para operar em todos os Estados-Membros;

— dispor de um processo de garantia da qualidade a nível operacional.

4.2. O papel dos ONA

O ONA é responsável pela acreditação dos organismos de avaliação da conformidade para efeitos de aprovação dos OI e de autorização de acesso dos empregados dos OI às IRM relacionadas com a segurança.

4.2.1. Responsabilidades e requisitos

As responsabilidades e os requisitos dos ONA estão estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

4.2.2. Critérios para a acreditação dos organismos de avaliação da conformidade

Os CAB devem ser acreditados como organismos de inspeção de tipo A, em conformidade com a norma ISO/IEC 17020:2012. Os CAB devem cumprir os requisitos relativos ao mais elevado nível de independência.

Além disso, o ONA deve avaliar a capacidade dos CAB para cumprirem os requisitos estabelecidos nos pontos 4.3.1 a 4.3.4.

([1]) Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

▼M2

O pessoal responsável pelas inspeções dos OI deve possuir um nível de conhecimentos do setor da reparação e manutenção de veículos automóveis e das especificidades do mercado pós-venda de automóveis que seja adequado às tarefas que desempenha.

4.3. O papel dos CAB

O CAB é responsável pela inspeção dos OI e dos respetivos empregados, bem como pela emissão dos certificados de inspeção de aprovação e autorização em conformidade com o presente apêndice, bem como pela revogação desses certificados.

4.3.1. Responsabilidades e requisitos

a) os CAB devem conservar os dados apresentados para aprovação de um OI;

b) os CAB devem estabelecer um canal de comunicação seguro com o CC e transmitir os resultados da inspeção ao CC, com vista à emissão da ficha de segurança com um certificado digital;

c) os CAB devem notificar os empregados dos OI seis meses antes do termo da sua autorização;

d) os CAB devem manter uma base de dados com os dados apresentados para a autorização dos empregados dos OI;

e) os CAB que recusem a aprovação de um OI ou a autorização de um empregado de um OI devem comunicar ao CC os resultados das inspeções relativas a esse OI ou a esse empregado;

f) os CAB devem recolher e utilizar apenas os dados necessários para o processo de aprovação ou de autorização;

g) os CAB devem manter a confidencialidade de todos os dados relativos ao OI e aos seus empregados e garantir que apenas os empregados autorizados tenham acesso a esses dados;

h) uma vez por ano os CAB devem fornecer ao SERMI e à Comissão estatísticas sobre o número de aprovações e autorizações emitidas, bem como sobre o número de recusas;

i) os CAB devem conservar registos seguros das inspeções de aprovação e autorização durante um período de cinco anos;

j) os CAB devem informar todos os outros CAB do Estado-Membro em que se encontram estabelecidos sobre os resultados negativos das inspeções a um OI;

k) os OI e os empregados de OI que tenham recebido um resultado de inspeção negativo podem fornecer ao CAB, no prazo de 15 dias úteis a contar da receção do resultado negativo da inspeção, informações adicionais para corrigir deficiências menores. Os CAB devem, por conseguinte, determinar se o resultado da inspeção deve ser alterado;

l) os CAB devem notificar os OI seis meses antes do termo da sua aprovação;

m) os CAB devem realizar inspeções no local aleatórias e sem aviso prévio aos OI, no prazo de 60 meses de validade da aprovação, e submeter cada OI aprovado a pelo menos uma inspeção aleatória no local, durante o período de validade da aprovação de 60 meses;

▼M2

n) com base numa queixa contra um OI aprovado ou um empregado de OI autorizado, os CAB devem verificar se o OI ou o empregado em causa cumprem os critérios com base nos quais foram aprovados ou autorizados, respetivamente. Durante a sua investigação, o CAB deve determinar se é necessária uma inspeção no local;

o) para efeitos de inspeções no local, os CAB podem solicitar a assistência das autoridades de fiscalização do mercado no Estado-Membro em que se encontram estabelecidos;

p) os CAB devem revogar as aprovações dos OI e as autorizações dos empregados de OI, caso estes deixem de cumprir os critérios com base nos quais foram aprovados ou autorizados, respetivamente. Os CAB devem, por conseguinte, solicitar ao CC que suspenda e revogue o certificado digital dos empregados do OI em questão.

4.3.2. Renovação da aprovação

Os CAB devem, a pedido de um OI ou seis meses antes do termo da validade da aprovação, proceder a uma inspeção no local e, no caso de um resultado da inspeção positivo, renovar a aprovação.

Os organismos de avaliação da conformidade devem emitir um novo certificado de inspeção de aprovação para um OI que cumpra os critérios de aprovação.

Os organismos de avaliação da conformidade devem avaliar os pedidos de renovação das autorizações e emitir um certificado de inspeção de autorização aos empregados do OI que cumpram os critérios de autorização.

4.3.3. Critérios para a aprovação dos OI pelo CAB

Antes de aprovarem um OI e aquando de qualquer inspeção no local durante o período de validade da certificação, os CAB devem verificar os seguintes elementos:

a) propriedade documentada do OI e nome do diretor executivo;

b) a lista dos empregados a autorizar fornecida pelo OI;

c) informações sobre a responsabilidade e a função dos empregados a que se refere a alínea a);

d) se o OI tem um seguro de responsabilidade civil com um montante mínimo de cobertura de um milhão de euros para danos corporais e 0,5 milhões de euros para danos materiais;

e) se a aprovação do OI foi revogada por motivos de abuso;

f) se o OI apresentou provas de atividade no setor automóvel;

g) se a declaração que certifica que o OI exerce uma atividade empresarial legítima, tal como referido no ponto 6.3, foi assinada pelo OI e, durante uma inspeção no local, se o OI realiza efetivamente uma atividade empresarial legítima;

h) se o OI ou os seus empregados têm um registo criminal limpo;

i) se existe uma declaração assinada pelo representante legal do OI de que o cumprimento dos requisitos processuais estabelecidos no ponto 4.3.4 é assegurado para todas as operações relacionadas com a segurança dos veículos.

4.3.4. Critérios para a autorização dos empregados do OI pelo CAB

Antes de autorizarem um empregado como empregado do OI e aquando de qualquer inspeção no local durante o período de validade da aprovação, os CAB devem verificar os seguintes elementos:

a) que o empregado em causa não dispunha de uma autorização anterior que tenha sido revogada devido a uma utilização abusiva dessa autorização;

▼M2

b) que o empregado tem um registo criminal limpo;

c) que existe um contrato de trabalho entre o empregado em causa e um OI aprovado;

d) que o empregado em causa é titular de um bilhete de identidade válido específico do país ou de um documento equivalente.

4.4. Papel dos OI

4.4.1. Responsabilidades e requisitos

a) os OI devem solicitar uma inspeção ao respetivo CAB para obterem a aprovação;

b) os OI devem informar o respetivo CAB das alterações dos seus dados de contacto;

c) os OI devem informar os respetivos CAB quando a sua empresa for dissolvida;

d) os OI devem registar todas as transações e operações de IRM relacionadas com a segurança;

e) os OI devem informar os respetivos CAB da cessação de funções de qualquer dos seus empregados autorizados;

f) os OI devem comunicar às autoridades competentes qualquer infração ou falta cometida pelos seus empregados autorizados e que diga respeito às IRM relacionadas com a segurança;

g) os OI devem assegurar que os seus empregados autorizados apenas utilizem os seus próprios certificados de inspeção de autorização;

h) os OI devem assegurar que todos os pagamentos relacionados com a autorização dos seus empregados foram efetuados;

i) os OI devem assegurar que os seus empregados recebem formação para atividades de reparação relativas à manutenção, reprogramação e funções de segurança automóvel;

j) os OI devem solicitar aos respetivos CAB uma inspeção no local nos seis meses que antecedem o termo do seu certificado de inspeção de aprovação.

4.5. Papel dos empregados dos OI

4.5.1. Responsabilidades e requisitos

a) os empregados do OI devem solicitar uma autorização ao respetivo CAB;

b) os empregados do OI devem registar-se no sistema IRM do fabricante de veículos;

c) os empregados do OI devem aceder às IRM relacionadas com a segurança, em conformidade com a norma EN ISO 18541-2014;

d) os empregados do OI devem garantir que todos os registos de IRM relacionadas com a segurança descarregados do sistema IRM do fabricante do veículo não são armazenados mais tempo do que o necessário para realizar a operação para a qual a informação é necessária;

e) se for caso disso, os empregados do OI devem notificar o seu empregador de que o seu certificado digital deixou de ser necessário;

f) o empregado do OI não deve partilhar com terceiros a ficha de segurança, o certificado digital ou o PIN;

▼M2

g) os empregados do OI são responsáveis pela utilização correta da ficha de segurança e do PIN pessoais;

h) os empregados do OI devem informar os respetivos OI e CC de qualquer perda ou utilização indevida da sua ficha de segurança no prazo de 24 horas após a perda ou utilização indevida;

i) os empregados do OI devem comunicar às autoridades competentes qualquer pedido ou ato de outros empregados do OI respeitantes às IRM relacionadas com a segurança que não constitua uma atividade comercial legítima, tal como referido no ponto 6.3 do presente anexo.

4.6. Papel do centro de confiança

Os centros de confiança (CC) devem criar e enviar os certificados digitais aos OI e aos seus empregados através dos respetivos CAB. Os CC devem manter uma base de dados dos certificados de inspeção de autorização emitidos. Os CC devem facultar aos fabricantes de veículos o acesso a uma interface para verificar o estatuto dos certificados digitais e dos certificados de inspeção de autorização.

Os CC devem conservar as informações relativas aos empregados do OI na base de dados de autorizações por um período adicional máximo de 60 meses. Esse período não pode ser superior ao período remanescente de validade da aprovação concedida ao OI onde o empregado exerce a sua atividade.

4.6.1. Responsabilidades e requisitos

a) os CC podem suspender e revogar certificados digitais a pedido do CAB;

b) os CC devem fornecer aos empregados do OI e ao OI o *software* para a utilização dos certificados digitais;

c) os CC devem funcionar 24 horas por dia, sete dias por semana;

4.7. Papel dos fabricantes de veículos

Os fabricantes de veículos devem facultar a todos os OI aprovados e aos empregados de OI autorizados o acesso às informações relativas à reparação e manutenção relacionadas com a segurança. Os fabricantes de veículos devem comunicar com os CC para verificar o estatuto de autorização e autenticação dos empregados do OI que pretendam aceder a essas informações.

4.7.1. Responsabilidades e requisitos

a) os fabricantes de veículos devem assegurar que os seus sítios Web são adaptados para possibilitar o acesso dos OI às IRM relacionadas com a segurança;

b) os fabricantes de veículos devem assegurar-se de que descarregam as especificações técnicas disponibilizadas no sítio SERMI.

4.7.2. Requisitos processuais aplicáveis aos fabricantes de veículos

Os fabricantes de veículos não devem conceder acesso às IRM relacionadas com a segurança, a menos que tenham sido cumpridos todos os seguintes requisitos processuais:

1) Requisitos processuais aplicáveis aos veículos roubados

Os fabricantes de veículos devem manter um registo de todos os veículos da sua marca declarados pelas autoridades como roubados.

Os fabricantes de veículos devem pôr em prática um processo que assegure claramente a rastreabilidade e a responsabilização e permita às autoridades competentes fazer a ligação dos dados fornecidos pelo fabricante do veículo com o empregado do OI a quem foi concedido acesso às informações relacionadas com o veículo roubado.

▼M2

2) Requisitos processuais aplicáveis ao armazenamento de informações

Os fabricantes de veículos devem armazenar as seguintes informações de cada acesso concedido a informações relativas à reparação e manutenção relacionadas com a segurança:

a) o número de identificação do veículo (NIV) para o qual a informação foi solicitada;

b) a data de apresentação do pedido;

c) o número de matrícula do veículo para o qual a informação foi solicitada, se disponível;

d) variante do modelo do veículo para o qual a informação foi solicitada e a versão desse veículo, se disponível.

Os fabricantes de veículos devem conservar esses dados durante cinco anos.

▼B

ANEXO XI

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

1. Regulamento (CE) n.º 715/2007

Regulamento (CE) n.º 715/2007	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 86.º, n.º 1, ponto 2
Artigo 3.º, pontos 14 e 15	Artigo 3.º, pontos 48 e 45
Artigo 6.º	Artigo 61.º
Artigo 7.º	Artigo 63.º
Artigo 8.º	—
Artigo 9.º	—
Artigo 13.º, n.º 2, alínea e)	Artigo 86.º, n.º 1, ponto 5

2. Regulamento (CE) n.º 595/2009

Regulamento (CE) n.º 595/2009	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 87.º, n.º 1, ponto 2
Artigo 3.º, pontos 11 e 13	Artigo 3.º, pontos 48 e 45
Artigo 6.º	Artigo 61.º
Artigo 11.º, n.º 2, alínea e)	Artigo 84.º, n.º 3, alínea a)

3. Diretiva 2007/46/CE

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º, n.º 1
—	Artigo 1.º, n.º 2
Artigo 2.º	Artigo 2.º
Artigo 3.º, ponto 1	—
Artigo 3.º, ponto 2	—
Artigo 3.º, ponto 3	Artigo 3.º, ponto 1
Artigo 3.º, ponto 4	Artigo 3.º, ponto 3
Artigo 3.º, ponto 5	Artigo 3.º, ponto 2
Artigo 3.º, ponto 6	Artigo 3.º, ponto 6
Artigo 3.º, ponto 7	Artigo 3.º, ponto 8
Artigo 3.º, ponto 8	Artigo 3.º, ponto 9
Artigo 3.º, ponto 9	Artigo 3.º, ponto 10
Artigo 3.º, ponto 10	Artigo 3.º, ponto 11

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Artigo 3.º, ponto 11	Artigo 3.º, ponto 16
Artigo 3.º, ponto 12	Artigo 3.º, ponto 17
Artigo 3.º, ponto 13	Artigo 3.º, ponto 15
Artigo 3.º, ponto 14	—
Artigo 3.º, ponto 15	—
Artigo 3.º, ponto 16	—
Artigo 3.º, ponto 17	Artigo 3.º, ponto 32
Artigo 3.º, ponto 18	Artigo 3.º, ponto 24
Artigo 3.º, ponto 19	Artigo 3.º, ponto 25
Artigo 3.º, ponto 20	Artigo 3.º, ponto 26
Artigo 3.º, ponto 21	Artigo 3.º, ponto 27
Artigo 3.º, ponto 22	Artigo 3.º, ponto 28
Artigo 3.º, ponto 23	Artigo 3.º, ponto 18
Artigo 3.º, ponto 24	Artigo 3.º, ponto 19
Artigo 3.º, ponto 25	Artigo 3.º, ponto 20
Artigo 3.º, ponto 26	—
Artigo 3.º, ponto 27	Artigo 3.º, ponto 40
Artigo 3.º, ponto 28	Artigo 3.º, ponto 41
Artigo 3.º, ponto 29	Artigo 3.º, ponto 36
Artigo 3.º, ponto 30	—
Artigo 3.º, ponto 31	Artigo 3.º, ponto 38
Artigo 3.º, ponto 32	Artigo 3.º, ponto 54
Artigo 3.º, ponto 33	Artigo 3.º, ponto 4
Artigo 3.º, ponto 34	—
Artigo 3.º, ponto 35	—
Artigo 3.º, ponto 36	Artigo 3.º, ponto 5
Artigo 3.º, pontos 37 a 40	—
—	Artigo 3.º, ponto 7
—	Artigo 3.º, pontos 12, 13 e 14
—	Artigo 3.º, pontos 21, 22 e 23
—	Artigo 3.º, pontos 29, 30, 31, 33, 34 e 35

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
—	Artigo 3.º, ponto 37
—	Artigo 3.º, ponto 39
—	Artigo 3.º, pontos 42 a 53
—	Artigo 3.º, pontos 55 a 58
—	Artigo 5.º, n.os 2 e 3
—	Artigo 6.º, n.º 1, terceiro parágrafo, n.os 2 e 3
—	Artigo 7.º, n.os 2, 3 e 4
Artigo 4.º, n.º 1	—
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 3, primeiro parágrafo	Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 4.º, n.º 3, segundo parágrafo	Artigo 6.º, n.º 5, primeiro parágrafo
Artigo 4.º, n.º 4	Artigo 6.º, n.º 1, primeiro e segundo parágrafos
—	Artigo 6.º, n.º 5, segundo parágrafo e n.os 6 a 10
—	Artigo 8.º
—	Artigo 9.º
—	Artigo 10.º
—	Artigo 11.º
—	Artigo 12.º
Artigo 5.º, n.º 1	Artigo 13.º, n.os 1 e 2, primeiro parágrafo
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 13.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 13.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 13.º, n.º 4, primeiro período
—	Artigo 13.º, n.º 4, segundo período e n.os 5 a 10
—	Artigo 14.º
—	Artigo 15.º
—	Artigo 16.º
—	Artigo 17.º
—	Artigo 18.º

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
—	Artigo 19.º
—	Artigo 20.º
—	Artigo 21.º
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 22.º, n.º 1
—	Artigo 22.º, n.os 2 e 4
Artigo 6.º, n.º 2	Artigo 25.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 3	—
Artigo 6.º, n.º 4	Artigo 25.º, n.º 2
Artigo 6.º, n.º 5	Artigo 22.º, n.os 5 e 6, e artigo 25.º, n.º 3
Artigo 6.º, n.º 6 e artigo 7.º, n.º 1	Artigo 23.º
Artigo 6.º, n.º 7, e artigo 7.º, n.º 3	Artigo 25.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 8, e artigo 7.º, n.º 4	Artigo 30.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.º 2	Artigo 24.º
Artigo 8.º, n.os 1 e 2	Artigo 26.º, n.os 1 e 3
—	Artigo 26.º, n.os 2 e 4
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 26.º, n.º 5
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 28.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.os 5 a 8	Artigo 27.º, n.os 1 e 2
—	Artigo 27.º, n.º 3
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 22.º, n.º 3
—	Artigo 28, n.os 1) e 3
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 28.º, n.º 4
Artigo 9.º, n.º 4	Artigo 28.º, n.º 5
Artigo 9.º, n.º 5	—
Artigo 9.º, n.os 6 e 7	Artigo 28.º, n.os 6 e 7
Artigo 10.º, n.os 1 e 2	Artigo 29.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 29.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 29.º, n.º 3

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Artigo 11.º	Artigo 30.º, n.os 1, 2 e 5 a 8
Artigo 12.º, n.º 1	Artigo 31.º, n.º 1
—	Artigo 31.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 31.º, n.º 3
Artigo 12.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 31.º, n.º 4
—	Artigo 31.º, n.os 5, 6 e 8
Artigo 12.º, n.º 3	Artigo 31.º, n.º 7
—	Artigo 32.º
Artigo 13.º, n.º 1	Artigo 33.º, n.º 1
Artigo 13.º, n.º 2	Artigo 33.º, n.º 2
Artigo 13.º, n.º 3	Artigo 33.º, n.os 3 e 4
—	Artigo 33.º, n.º 5
Artigo 14.º, n.º 1 e artigo 15.º, n.º 1	Artigo 34.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 2 e artigo 15.º, n.º 2	Artigo 34.º, n.º 2
Artigo 14.º, n.º 3 e artigo 15.º, n.º 3	Artigo 34.º, n.º 3
Artigo 14.º, n.º 4	Artigo 34.º, n.º 4
Artigo 16.º, n.os 1 e 2	Artigo 27.º, n.º 1
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 27.º, n.º 2
Artigo 17.º, n.os 1 a 4	Artigo 35.º, n.os 2 a 5
Artigo 18.º, n.os 1 e 3	Artigo 36.º, n.os 1 e 4
—	Artigo 36.º, n.º 2
Artigo 18.º, n.º 2	Artigo 36.º, n.º 5
—	Artigo 36.º, n.os 6 e 7
Artigo 18.º, n.º 4	Artigo 36.º, n.os 8 e 9
Artigo 18.º, n.os 5 e 6	Artigo 36.º, n.º 4
Artigo 18.º, n.º 7	Artigo 37.º, n.º 2
Artigo 18.º, n.º 8	Artigo 36.º, n.º 3
—	Artigo 37.º, n.os 1 e 3 a 9
—	Artigo 38.º, n.º 1

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Artigo 19.º, n.os 1 e 2	Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 19.º, n.º 3	Artigo 38.º, n.º 3
Artigo 20.º, n.º 1	Artigo 39.º, n.º 1
Artigo 20.º, n.º 2, parte introdutória	Artigo 39.º, n.º 4
Artigo 20.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)	Artigo 39.º, n.º 2
Artigo 20.º, n.º 3	Artigo 39.º, n.º 5
Artigo 20.º, n.º 4, primeiro parágrafo	Artigo 39.º, n.º 3
Artigo 20.º, n.º 4, segundo parágrafo	Artigo 39.º, n.º 6
Artigo 20.º, n.º 4, terceiro parágrafo	Artigo 39.º, n.º 7
Artigo 20.º, n.º 5	—
Artigo 21.º	Artigo 40.º
Artigo 22.º	Artigo 41.º
Artigo 23.º, n.º 1	Artigo 42.º, n.º 1
Artigo 23.º, n.os 2 e 3	Artigo 42.º, n.º 2
Artigo 23.º, n.º 4	Artigo 42.º, n.º 3
Artigo 23.º, n.º 5	Artigo 42.º, n.º 4
—	Artigo 42.º, n.º 5
Artigo 23.º, n.º 6, primeiro parágrafo	Artigo 43.º, n.os 1 e 2
Artigo 23.º, n.º 6, segundo parágrafo	Artigo 43.º, n.º 3
Artigo 23.º, n.º 6, terceiro parágrafo	Artigo 43.º, n.º 4
Artigo 23.º, n.º 7	Artigo 43.º, n.º 5
—	Artigo 44.º
Artigo 24.º	Artigos 45.º e 46.º
Artigo 25.º	Artigo 47.º
Artigo 26.º, n.º 1	Artigo 48.º, n.º 1
Artigo 26.º, n.º 2	—
Artigo 26.º, n.º 3	Artigo 48.º, n.º 2
Artigo 27.º	Artigo 49.º

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Artigo 28.º	Artigo 50.º
—	Artigo 51.º
Artigo 29.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 52.º, n.ºs 1 e 3
—	Artigo 52.º, n.º 2
—	Artigo 52.º, n.º 4
Artigo 29.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 53.º, n.ºs 1 e 2
—	Artigo 53.º, n.ºs 3 e 4
Artigo 29.º, n.º 2	Artigo 53.º, n.º 5, primeiro parágrafo
—	Artigo 53.º, n.º 5, segundo parágrafo, n.ºs 6 e 8
Artigo 29.º, n.º 3	Artigo 53.º, n.º 7
Artigo 29.º, n.º 4	—
Artigo 30.º, n.º 1	Artigo 53.º, n.º 1
Artigo 30.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 53.º, n.º 2
Artigo 30.º, n.º 2, segundo parágrafo	—
Artigo 30.º, n.º 3	Artigo 54.º, n.º 1
Artigo 30.º, n.º 4	Artigo 54.º, n.ºs 2, 3 e 4, primeiro parágrafo
Artigo 30.º, n.º 5	Artigo 54.º, n.º 4, segundo parágrafo
Artigo 30.º, n.º 6	Artigo 54.º, n.º 5
Artigo 31.º, n.ºs 1 a 4	Artigo 55.º
Artigo 31.º, n.º 5, primeiro parágrafo	Artigo 56.º, n.º 1
Artigo 31.º, n.º 5, segundo e terceiro parágrafos	Artigo 56.º, n.º 2
Artigo 31.º, n.ºs 6 e 7	—
Artigo 31.º, n.º 8	Artigo 56.º, n.º 3
Artigo 31.º, n.º 9	Artigo 56.º, n.º 4
—	Artigo 56.º, n.º 5

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Artigo 31.º, n.º 10	Artigo 56.º, n.º 6
Artigo 31.º, n.º 11	—
Artigo 31.º, n.º 12, primeiro parágrafo	Artigo 56.º, n.º 7
Artigo 31.º, n.º 12, segundo parágrafo	—
Artigo 31.º, n.º 13	—
Artigo 32.º	Artigo 53.º
Artigo 33.º	—
Artigo 34.º, n.º 1	Artigo 57.º, n.º 1
Artigo 34.º, n.º 2	Artigo 57.º, n.º 2
Artigo 34.º, n.ºs 3 e 4	—
Artigo 35.º	Artigo 58.º
Artigo 36.º	—
Artigo 37.º	Artigo 59.º
Artigo 38.º	Artigo 60.º
—	Artigo 62.º
—	Artigo 64.º
—	Artigo 65.º
—	Artigo 66.º
—	Artigo 67.º
Artigo 39.º	Artigo 82.º
Artigo 40.º	Artigo 83.º
Artigo 41.º, n.ºs 1 e 3	Artigo 68.º, n.º 1
Artigo 41.º, n.º 2	Artigo 80.º, n.º 1
Artigo 41.º, n.º 4	Artigo 70.º
Artigo 41.º, n.º 5	Artigo 68.º, n.º 2
—	Artigo 69.º, n.º 3 e 4
Artigo 41.º, n.º 6	Artigo 72.º, n.º 1
Artigo 41.º, n.º 7	Artigo 72.º, n.ºs 2 e 3
Artigo 41.º, n.º 8	Artigo 68.º, n.º 5
—	Artigo 69.º

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
—	Artigo 71.º
Artigo 42.º	Artigo 73.º
Artigo 43.º, n.os 1 e 3	Artigo 74.º, n.º 1
Artigo 43.º, n.º 2	Artigo 74.º, n.º 2
Artigo 43.º, n.º 4	Artigo 75.º
Artigo 43.º, n.º 5	Artigo 74.º, n.º 3
—	Artigo 76.º
—	Artigo 77.º
—	Artigo 78.º
—	Artigo 79.º
—	Artigo 80.º, n.os 2 e 3
—	Artigo 81.º
Artigo 44.º	Artigo 89.º
Artigo 45.º	Artigo 91.º
Artigo 46.º	Artigo 84.º
—	Artigo 85.º
Artigo 47.º	Artigo 90.º
Artigo 48.º	—
Artigo 49.º	Artigo 88.º
—	Artigo 86.º
—	Artigo 87.º
Artigo 50.º	Artigo 91.º
Artigo 51.º	—
Anexos I e III	Artigo 24.º, n.º 4
Anexo II, parte A, pontos 1.ª 1.3.4.	Artigo 4.º
Anexo II, parte A, pontos 2.ª 6.2., parte B, parte C, apêndices 1 e 2	Anexo I
Anexo IV	Anexo II, partes I e II
Anexo V, apêndices 1 e 2	Anexo III
Anexo V, apêndice 3	Artigo 30.º, n.º 3
Anexos VI, VII e VIII	Artigo 28.º, n.º 3

▼B

Diretiva 2007/46/CE	Presente regulamento
Anexo IX	Artigo 36.º, n.º 3
Anexo X	Anexo IV
Anexo XI	Anexo IV, parte III
Anexo XII	Anexo V
Anexo XIII	Anexo VI
Anexo XIV	—
Anexo XV	Anexo VII
Anexo XVI	Anexo VIII
Anexo XVII	Anexo IX
—	Anexo X
Anexo XIX	—
Anexo XX	—
Anexo XXI	Anexo XI