

10.4.2019

A8-0151/110

**Alteração 110**

**Anneleen Van Bossuyt**

em nome da Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

**Relatório**

**A8-0151/2019**

**Róza Gräfin von Thun und Hohenstein**

Homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis  
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

**Proposta de regulamento**

–

ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU\*

à proposta da Comissão

-----

**REGULAMENTO (UE) 2019/...**  
**DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de ...

**relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

---

\* Alterações: o texto novo ou alterado é assinalado em itálico e a negrito; as supressões são indicadas pelo símbolo ■ .

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>1</sup>,

*Após consulta ao* Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário<sup>2</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2018/**858** do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>3</sup> estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos relativos à homologação de novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, com vista a assegurar o bom funcionamento do mercado interno e um elevado nível de segurança e desempenho ambiental.

---

<sup>1</sup> JO C **440 de 6.12.2018, p. 90.**

<sup>2</sup> Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e Decisão do Conselho de ....


<sup>3</sup> Regulamento (UE) 2018/**858** do Parlamento Europeu e do Conselho 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**).

- (2) O presente regulamento constitui um ato regulamentar para efeitos do procedimento de homologação previsto no Regulamento (UE) 2018/858 e, **consequentemente**, o anexo II *do* Regulamento (UE) 2018/858 deve **■** ser alterado em conformidade. ***As disposições administrativas do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo as disposições relativas a medidas corretivas e sanções, são plenamente aplicáveis ao presente regulamento.***
- (3) Ao longo das últimas décadas, a evolução da segurança dos veículos tem contribuído significativamente para a redução global do número de mortes e ferimentos graves na sequência de acidentes rodoviários. Contudo, ***em 2017, 25 300 pessoas morreram nas estradas da União, um número que estagnou nos últimos quatro anos. Além disso, 135 000 pessoas ficam gravemente feridas em colisões todos os anos<sup>1</sup>. A União deve envidar todos os esforços para reduzir ou eliminar os acidentes e os ferimentos no transporte rodoviário. Além das medidas de segurança destinadas a proteger os ocupantes dos veículos, é necessário implementar medidas específicas para prevenir mortes e feridos entre os utentes da estrada vulneráveis, designadamente ciclistas e peões, a fim de proteger os utentes que estão fora dos veículos.*** Na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixarão provavelmente de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. Por conseguinte, o desempenho em matéria de segurança dos veículos necessita de ser melhorado, no âmbito de uma abordagem integrada da segurança rodoviária e tendo em vista uma melhor proteção dos utentes da estrada vulneráveis.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/vademecum\\_2018.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf)

- (4) *As disposições relativas à homologação devem assegurar que os níveis de desempenho dos veículos a motor sejam avaliados de forma repetível e reproduzível. Por conseguinte, os requisitos técnicos previstos no presente regulamento referem-se apenas aos peões e ciclistas, uma vez que são os únicos alvos de ensaios formalmente harmonizados existentes atualmente. Além dos peões e ciclistas, os utentes da estrada vulneráveis, em geral, também incluem outros utentes da estrada não motorizados e motorizados que podem utilizar soluções de mobilidade pessoal sem carroçaria de proteção. Além disso, a tecnologia atual cria uma expectativa razoável de que os sistemas avançados também reajam a outros utentes da estrada vulneráveis em condições normais de condução, apesar de não serem objeto de ensaios específicos. Os requisitos técnicos deverão continuar a ser adaptados ao progresso técnico na sequência de um processo de avaliação e de revisão, para abranger todos os utentes da estrada sem carroçaria de proteção, como os ciclomotores, os veículos autoequilibrados e os utilizadores de cadeiras de rodas.*

- (5) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários. A fim de minimizar o número de *feridos graves e* vítimas mortais, é necessário introduzir *um pacote* das novas tecnologias relevantes.
- (6) No contexto do Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>, a Comissão avaliou a viabilidade de alargar os requisitos previstos nesse regulamento à instalação de certos sistemas (por exemplo, sistemas avançados de travagem de emergência e sistemas de controlo da pressão dos pneus) em determinadas categorias de veículos, para que passassem a ser aplicáveis a todas as categorias de veículos. A Comissão avaliou igualmente a viabilidade técnica e económica, bem como a maturidade comercial, da imposição de um novo requisito para instalar outros dispositivos de segurança avançados. Com base nessas avaliações, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em dezembro de 2016, um relatório intitulado «Salvar Vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE» . O documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha esse relatório identificou e sugeriu 19 potenciais medidas de regulamentação eficazes para reduzir os acidentes rodoviários, bem como a mortalidade e os ferimentos graves por estes provocados.

---

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

- (7) *Para garantir a neutralidade tecnológica no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos pneus, o requisito de desempenho deve permitir tanto os sistemas diretos de controlo da pressão dos pneus como os indiretos.*
- (8) *As medidas regulamentares propostas podem ser mais eficazes na redução do número de vítimas mortais, na diminuição do número de acidentes de viação e na atenuação de ferimentos e danos se forem concebidas de forma a serem práticas para os utilizadores. Por conseguinte, os fabricantes de veículos devem envidar todos os esforços para assegurar que os sistemas e as características previstos no presente regulamento sejam desenvolvidos de forma a apoiar o condutor. O funcionamento dos sistemas e das características previstos no presente regulamento e as suas limitações deverão ser explicados de forma clara e acessível para os consumidores no manual de instruções do veículo a motor.*
- (9) *As funções e avisos de segurança utilizados para assistir a condução deverão ser facilmente apreendidos por todos os condutores, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência.*

- (10) ***Os sistemas avançados de travagem de emergência, os sistemas de adaptação inteligente da velocidade, de apoio à manutenção na faixa de emergência, o avisador da sonolência e da atenção do condutor, o avisador avançado da distração do condutor e os sistemas de deteção de obstáculos em marcha-atrás são sistemas de segurança com um elevado potencial de redução substancial do número de mortes na sequência de acidentes de viação. Além disso, alguns destes sistemas de segurança servem de base a tecnologias que serão igualmente utilizadas em veículos automatizados. Todos os sistemas de segurança deste tipo deverão funcionar sem recorrer a qualquer espécie de informação biométrica dos condutores ou passageiros, incluindo o reconhecimento facial.*** Por conseguinte, devem ser estabelecidas a nível da União regras e procedimentos de ensaio harmonizados para a homologação de veículos no que diz respeito a sistemas desta natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas distintas. ***O progresso tecnológico desses sistemas deve ser tido em conta em todas as avaliações da legislação em vigor, para que seja adequada às exigências futuras, no respeito rigoroso do princípio da privacidade e da proteção dos dados, e a fim de reduzir ou eliminar os acidentes e os ferimentos no transporte rodoviário. É também necessário assegurar que esses sistemas possam ser utilizados com segurança, durante o ciclo de vida do veículo.***



*(11) Deve ser possível desativar os sistemas de adaptação inteligente da velocidade, por exemplo, quando o condutor recebe avisos falsos ou indicações inadequadas devido a condições meteorológicas adversas, marcações rodoviárias contraditórias temporárias em zonas de obras e sinais de trânsito enganadores, defeituosos ou em falta. Esta função de desativação deverá estar sob o controlo do condutor, durar o tempo que for necessário e permitir que o sistema seja facilmente ativado pelo condutor. Quando o sistema estiver desativado, podem ser fornecidas informações sobre o limite de velocidade. O sistema deverá estar sempre ativo quando a ignição é ligada e o condutor deverá ser sempre informado de que o sistema está ativado ou desativado.*

(12) *É amplamente reconhecido que o cinto de segurança é um dos dispositivos de segurança mais importantes e eficazes dos veículos. Os avisadores de cinto de segurança desapertado podem evitar mais mortes ou atenuar os ferimentos, ao aumentar as taxas de utilização do cinto de segurança na União. Por este motivo, o Regulamento (CE) n.º 661/2009 tornou já obrigatório o avisador de cinto de segurança desapertado para o banco do condutor em todos os automóveis novos de passageiros desde 2014. Este objetivo foi alcançado através das disposições de aplicação do Regulamento 16 da ONU, que contém as disposições técnicas pertinentes. Graças à adaptação do referido regulamento da ONU ao progresso técnico, será também agora obrigatório equipar todos os bancos dianteiros e traseiros dos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, assim como todos os bancos dianteiros dos veículos das categorias N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>, com avisadores de cinto de segurança desapertado, a partir de 1 de setembro de 2019, para os novos modelos, e a partir de 1 de setembro de 2021, para todos os veículos a motor novos.*

- (13) A introdução de um aparelho de registo de eventos ■ que armazene um conjunto de dados cruciais *anonimizados* sobre o veículo, *a par de requisitos aplicáveis ao âmbito, exatidão e resolução dos dados e para a sua recolha, armazenagem e recuperabilidade*, durante um curto espaço de tempo antes, durante e *imediatamente* após um *acidente de viação* (por exemplo, *desencadeado pelo* acionamento do airbag) constitui um passo importante na direção certa para obter dados mais precisos e rigorosos sobre um acidente. Por conseguinte, *todos* os veículos a motor devem ter de possuir obrigatoriamente estes equipamentos de registo. *Esses* aparelhos *deverão* ser ■ capazes de registar e armazenar dados de forma a que os Estados-Membros os possam utilizar *unicamente* para realizar análises de segurança rodoviária e avaliar a eficácia das medidas específicas adotadas, *sem a possibilidade de identificar o proprietário ou o detentor de um dado veículo com base nos dados armazenados*.

- (14) Qualquer tratamento de dados pessoais, como sejam informações sobre o condutor constantes de aparelhos de registo de eventos **■** ou informações sobre *a* sonolência e *a* atenção do condutor ou *o* **avisador avançado** da distração **do condutor**, deve ser efetuado em conformidade com a legislação da *União* em matéria de proteção de dados, em especial o Regulamento *(UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho*<sup>1</sup>. *Os aparelhos de registo de eventos devem funcionar num sistema em circuito fechado, em que os dados armazenados são substituídos e que não permita a identificação do veículo ou do condutor.* Por outro lado, *o avisador da sonolência e da atenção do condutor ou o avisador avançado da distração do condutor não devem gravar continuamente nem conservar quaisquer outros dados além dos necessários para os fins para os quais foram recolhidos ou tratados de outra forma no sistema em circuito fechado. Além disso*, o tratamento de dados pessoais recolhidos através do sistema eCall a bordo com base no número 112 é objeto de salvaguardas específicas<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>2</sup> Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema eCall a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

(15) *Os sistemas avançados de travagem de emergência ou de apoio à manutenção na faixa de emergência podem não estar totalmente operacionais em alguns casos, devido, nomeadamente, a falhas das infraestruturas rodoviárias. Nesses casos, os sistemas devem desativar-se e informar o condutor sobre a desativação. Se não forem desativados automaticamente, deve ser possível desligá-los manualmente. Essa desativação deve ser temporária e só durante o período em que o sistema não está totalmente operacional. Os condutores podem também necessitar de contravir o sistema avançado de travagem de emergência ou o sistema de apoio à manutenção na faixa de emergência, sempre que o funcionamento do sistema possa implicar um risco ou um mal maior. Tal garante que os veículos estejam permanentemente sob o controlo do condutor. No entanto, os sistemas poderão também reconhecer casos em que o condutor está incapacitado e, por conseguinte, é necessária uma intervenção do sistema para evitar o agravamento de um acidente.*

- (16) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 isenta as furgonetas, os veículos utilitários desportivos (SUV) e os monovolumes (MPV) de requisitos de segurança devido à altura dos respetivos assentos e às características da massa dos veículos. Dado o aumento da taxa de penetração no mercado deste tipo de veículos (de apenas 3 % em 1996 para 14 % em 2016) e aos progressos tecnológicos nas verificações de segurança elétrica pós-colisão, essas isenções tornaram-se obsoletas e injustificadas. Por conseguinte, as isenções devem ser suprimidas e toda a gama de requisitos de sistemas avançados para veículos deve ser aplicada a tais veículos.
- (17) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 simplificou significativamente a legislação europeia, tendo substituído 38 diretivas por regulamentos equivalentes da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (regulamentos UNECE), que são obrigatórios por força da Decisão 97/836/CE<sup>1</sup>. Tendo em vista uma maior simplificação, é conveniente substituir mais regras da União por regulamentos UNECE em vigor, de aplicação obrigatória na União Europeia. Além disso, a Comissão deve promover e apoiar o trabalho em curso ao nível das Nações Unidas com vista a estabelecer, sem demora e de acordo com os mais elevados padrões de segurança rodoviária disponíveis, os requisitos técnicos para a homologação de sistemas de segurança para veículos previstos no presente regulamento.

---

<sup>1</sup> Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997 (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- (18) Os regulamentos da ONU e as alterações a esses regulamentos que a União aprovou ou que aplica, em conformidade com a Decisão 97/836/CE, devem ser integrados na legislação da União Europeia em matéria de homologação de veículos. Uma vez mais, devem ser delegados na Comissão poderes para alterar a lista de regulamentos da ONU de aplicação obrigatória, de modo a assegurar que estes se mantêm atualizados.
- (19) O Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup> estabelece requisitos para a proteção dos peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis, sob a forma de testes de conformidade e valores-limite para a homologação de veículos no que diz respeito à sua estrutura dianteira e para a homologação de sistemas de proteção frontal (por exemplo, barras de proteção frontal). Desde a adoção do Regulamento (CE) n.º 78/2009, os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio de veículos foram aprofundados ao nível das Nações Unidas, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento UNECE n.º 127<sup>2</sup> é igualmente aplicável na União Europeia no que respeita à homologação dos veículos a motor.

---

<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 2003/102/CE e 2005/66/CE (JO L 35 de 4.2.2009, p. 1).

<sup>2</sup> Regulamento n.º 127, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor no que diz respeito ao seu desempenho em termos de segurança dos peões.

- (20) Na sequência da adoção do Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>, os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio para a homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio, sistemas a hidrogénio e respetivos componentes foram aprofundados ao nível das Nações Unidas, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento UNECE n.º 134<sup>2</sup> é igualmente aplicável na União Europeia no que respeita à homologação dos sistemas de hidrogénio para veículos a motor. Além desses requisitos, ***devem ser estabelecidos a nível da União*** critérios para a qualidade dos materiais ***e dos recipientes de alimentação*** utilizados em sistemas de veículos a hidrogénio **■** .
- (21) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.

---

<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 35 de 4.2.2009, p. 32).

<sup>2</sup> Regulamento UNECE n.º 134, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor e seus componentes no que respeita ao desempenho em matéria de segurança dos veículos movidos a hidrogénio (HFCV).



- (22) Historicamente, as regras da União limitaram o comprimento total das combinações de camiões, o que resultou na tradicional colocação da cabina sobre o motor, como forma de maximizar o espaço disponível para a carga. No entanto, a posição elevada do motorista aumentou a área de ângulo morto e reduziu a visibilidade direta em torno da cabina do camião. Este facto é responsável por um número muito considerável de acidentes de camiões que vitimam utentes da estrada vulneráveis. O número de vítimas mortais poderia ser significativamente reduzido com a melhoria da visão direta. Por conseguinte, importa prever requisitos que melhorem a visão direta, *de modo a aumentar a visibilidade direta dos peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis a partir da posição do motorista, reduzindo tanto quanto possível os ângulos mortos na dianteira e nas laterais do motorista. Devem ser tidas em conta as especificidades das diferentes categorias de veículos.*

I

- (23) Os veículos ■ automatizados poderão dar um enorme contributo para a redução da sinistralidade rodoviária, uma vez que se estima que **mais de 90 %** dos acidentes rodoviários resultem de **algum nível de** erro humano. Dado que os veículos automatizados irão gradualmente assumindo tarefas do condutor, é necessário adotar regras e requisitos técnicos harmonizados ao nível da União para sistemas de veículos automatizados, **nomeadamente no que se refere à garantia verificável de segurança para a tomada de decisões pelos veículos automatizados, no respeito do princípio da neutralidade tecnológica, assim como promover as referidas regras e requisitos a nível internacional, no âmbito do grupo de trabalho 29 (WP.29) da UNECE.**
- (24) **Os utentes da estrada como os peões e ciclistas e os condutores de veículos não automatizados que não possam receber informações por via eletrónica veículo-a-veículo sobre o comportamento dos veículos automatizados deverão ser informados pelos meios convencionais, tal como previsto nos regulamentos ou outros atos regulamentares da ONU o mais rapidamente possível após a sua entrada em vigor.**

- (25) Os comboios de veículos (vehicle platooning) têm o potencial de tornar o transporte do futuro mais seguro, mais ecológico e mais eficiente. Na pendência da introdução da tecnologia platooning e das normas pertinentes, será necessário um quadro regulamentar com regras e procedimentos harmonizados. █
- (26) *A conectividade e a automatização dos veículos aumentam a possibilidade de acesso remoto não autorizado aos dados a bordo do veículo e de modificação ilegal do software sem fios; para ter em conta os riscos que daí advêm, os regulamentos ou outros atos regulamentares da ONU em matéria de cibersegurança deverão ser obrigatoriamente aplicados o mais rapidamente possível após a sua entrada em vigor.*

**(27) *As modificações de software podem alterar consideravelmente as funcionalidades dos veículos. Deverão ser estabelecidas regras e requisitos técnicos harmonizados aplicáveis às modificações de software de acordo com o processo de homologação. Os regulamentos ou outros atos regulamentares da ONU que regulem os processos de atualização de software deverão, pois, ser obrigatoriamente aplicados o mais rapidamente possível após a sua entrada em vigor. No entanto, essas medidas de segurança não deverão comprometer as obrigações do fabricante do veículo de fornecer o acesso a informações de diagnóstico completas e a dados a bordo do veículo que sejam relevantes para a reparação e manutenção do veículo.***

- (28) A União Europeia deve continuar a promover o desenvolvimento, ao nível das Nações Unidas, dos requisitos técnicos para o ruído dos pneus, a resistência ao rolamento e a aderência dos pneus em pavimento molhado, uma vez que o Regulamento UNECE n.º 117 contém agora disposições pormenorizadas a este respeito. O processo de adaptação dos requisitos em matéria de pneus para ter em conta os progressos técnicos deve prosseguir *de forma rápida e ambiciosa* ao nível das Nações Unidas, em particular a fim de garantir que o desempenho dos pneus é igualmente avaliado no fim da sua vida útil, com desgaste acentuado, e de promover a ideia de que os pneus devem satisfazer os requisitos ao longo de toda a sua vida útil e não devem ser substituídos prematuramente. Os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativos aos pneus devem ser substituídos pelos requisitos equivalentes dos regulamentos da ONU.

(29) A fim de assegurar a eficácia do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão, ***para completar o presente regulamento*** no que diz respeito às prescrições para homologação ***relativas aos sistemas avançados dos veículos e para alterar o anexo II a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução da regulamentação***. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>1</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

---

<sup>1</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (30) *A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>.*
- (31) Tendo em conta o alinhamento da legislação da União relativa ao procedimento de regulamentação com controlo com o quadro jurídico instituído pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a fim de simplificar a legislação da União no domínio da segurança dos veículos, os seguintes regulamentos devem ser revogados e substituídos por atos *de execução* adotados ao abrigo do presente regulamento:

---

<sup>1</sup> *Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).*

- Regulamento (CE) n.º 631/2009 da Comissão<sup>1</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 406/2010 da Comissão<sup>2</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 672/2010 da Comissão<sup>3</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 1003/2010 da Comissão<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 631/2009 da Comissão, de 22 de julho de 2009, que institui normas pormenorizadas para a aplicação do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e de outros utentes vulneráveis da via pública, que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 2003/102/CE e 2005/66/CE (JO L 195 de 25.7.2009, p. 1).

<sup>2</sup> Regulamento (UE) n.º 406/2010 da Comissão, de 26 de abril de 2010, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio (JO L 122 de 18.5.2010, p. 1).

<sup>3</sup> Regulamento (UE) n.º 672/2010 da Comissão, de 27 de julho de 2010, relativo aos requisitos de homologação dos dispositivos de degelo e desembaciamento do para-brisas de determinados veículos a motor 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 196 de 28.7.2010, p. 5).

<sup>4</sup> Regulamento (UE) n.º 1003/2010 da Comissão, de 8 de novembro de 2010, relativo às prescrições para homologação respeitantes ao espaço para montagem e fixação das chapas de matrícula da retaguarda em 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 291 de 9.11.2010, p. 22).



- Regulamento (UE) n.º 1005/2010 da Comissão<sup>1</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 1008/2010 da Comissão<sup>2</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 1009/2010 da Comissão<sup>3</sup>,
- Regulamento da Comissão (CE) n.º 19/2011<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) n.º 1005/2010 da Comissão, de 8 de novembro de 2010, relativo às prescrições para homologação dos dispositivos de reboque dos veículos a motor 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 291 de 9.11.2010, p. 36).

<sup>2</sup> Regulamento (UE) n.º 1008/2010 da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativo aos requisitos de homologação dos dispositivos limpa-para-brisas e lava-para-brisas de determinados veículos a motor 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 292 de 10.11.2010, p. 2).

<sup>3</sup> Regulamento (UE) n.º 1009/2010 da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativo às prescrições para homologação dos dispositivos de recobrimento das rodas de determinados veículos a motor 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 292 de 10.11.2010, p. 21).

<sup>4</sup> 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 do veículo 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).

- Regulamento da Comissão (CE) n.º 109/2011<sup>1</sup>,
- Regulamento da Comissão (CE) n.º 458/2011<sup>2</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 65/2012 da Comissão<sup>3</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 130/2012 da Comissão<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) n.º 109/2011 da Comissão, de 27 de janeiro de 2011, que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às prescrições para homologação de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques no que se refere aos sistemas antiprojeção (JO L 34 de 9.2.2011, p. 2).

<sup>2</sup> Regulamento (UE) n.º 458/2011 da Comissão, de 12 de maio de 2011, relativo às prescrições para homologação de determinados veículos a motor e seus reboques no que se refere à montagem dos respetivos pneus 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 124 de 13.5.2011, p. 11).

<sup>3</sup> Regulamento (UE) n.º 65/2012 da Comissão, de 24 de janeiro de 2012, que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos indicadores de mudança de velocidades e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 28 de 31.1.2012, p. 24).

<sup>4</sup> Regulamento (UE) n.º 130/2012 da Comissão, de 15 de fevereiro de 2012, relativo às prescrições para homologação de determinados veículos a motor no que toca ao acesso ao veículo e à manobrabilidade 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 43 de 16.2.2012, p. 6).

- Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão<sup>1</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 351/2012 da Comissão<sup>2</sup>,
- Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão<sup>3</sup>,
- Regulamento (UE) 2015/166 da Comissão<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão, de 16 de abril de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação de certas categorias de veículos a motor no que se refere a sistemas avançados de travagem de emergência (JO L 109 de 21.4.2012, p. 1).

<sup>2</sup> Regulamento (UE) n.º 351/2012 da Comissão, de 23 de abril de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos requisitos de homologação para a instalação de sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem nos veículos a motor (JO L 110 de 24.4.2012, p. 18).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Regulamento (UE) 2015/166 da Comissão, de 3 de fevereiro de 2015, que completa e altera o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à inclusão de determinados procedimentos, métodos de avaliação e requisitos técnicos e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 109/2011 e (UE) n.º 458/2011 da Comissão (JO L 28 de 4.2.2015, p. 3).

- (32) Uma vez que as homologações emitidas em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 e as respetivas medidas de execução devem ser consideradas equivalentes, salvo alteração dos requisitos pertinentes pelo presente regulamento ou até que sejam modificadas pela legislação de execução, as disposições transitórias devem garantir que essas homologações não são invalidadas.
- (33) No que se refere às datas de recusa de concessão de uma homologação UE, de recusa de matrícula do veículo e de proibição da colocação no mercado ou entrada em serviço de componentes e unidades técnicas, estas datas devem ser estabelecidas para cada elemento objeto de regulamentação.

- (34) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, assegurar o bom funcionamento do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos harmonizados referentes ao desempenho em matéria de segurança e de proteção ambiental dos veículos a motor e respetivos reboques, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação necessária, ser mais bem alcançado a nível da União Europeia, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

- (35) Os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos de ensaio ***adequados, bem como disposições relativas a procedimentos e especificações técnicas uniformes***, para a homologação de veículos a motor e seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados devem ser estabelecidos por meio de atos delegados ***e atos de execução com antecedência suficiente*** antes da ***sua*** data de aplicação, ***para que*** os fabricantes ***disponham*** de tempo suficiente para se adaptarem aos requisitos do presente regulamento e dos atos delegados ***e atos de execução*** adotados em conformidade. ***Alguns veículos são produzidos em pequenas quantidades. Por conseguinte, é conveniente que os requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e atos de execução adotados nos termos do mesmo tenham em conta esses veículos ou classes de veículos, sempre que tais requisitos sejam incompatíveis com a utilização ou a conceção de tais veículos ou os encargos adicionais por eles impostos sejam desproporcionados.*** Por conseguinte, a aplicação do presente regulamento deve ser diferida,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I  
OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece requisitos:

- (a) Para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para tais veículos, no que diz respeito às suas características gerais e de segurança, bem como à proteção *e segurança* dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis;
- (b) Para a homologação de veículos, no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos pneus, no que se refere à respetiva segurança, economia de combustível e emissões de CO<sub>2</sub>; e
- (c) Para a homologação de pneus de fabrico recente no que diz respeito ao respetivo desempenho em termos de segurança e de ambiente.

## Artigo 2.º

### Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se a veículos das categorias M, N e O, tal como definidos no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, e a sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para esses veículos, sem prejuízo do disposto nos artigos 4.º a 11.º do presente regulamento.

## Artigo 3.º

### Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições estabelecidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 2018/858.

São igualmente aplicáveis as seguintes definições:

- (1) «Utente da estrada vulnerável», ***os utentes da estrada*** não motorizados, ***nomeadamente, ciclistas e peões, assim como utilizadores de veículos motorizados de duas rodas;***



- (2) «Sistema de controlo da pressão dos pneus», um sistema montado num veículo, capaz de avaliar a pressão dos pneus ou a variação da pressão ao longo do tempo e de transmitir a informação correspondente ao utilizador com o veículo em marcha;
- (3) «Sistema de adaptação inteligente da velocidade», um sistema para auxiliar o condutor a manter a velocidade adequada à situação rodoviária fornecendo-lhe indicações *específicas e adequadas*;
- (4) «Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool», uma interface normalizada para facilitar a instalação de dispositivos de bloqueio da ignição por excesso de álcool em veículos a motor;
- (5) «**Avisador** da sonolência e da atenção do condutor», um sistema que avalia o estado de alerta do condutor através de sistemas de análise do veículo e que, se necessário, alerta o condutor para a situação;
- (6) «**Avisador** avançado da distração *do condutor*», um sistema capaz de *ajudar o condutor a manter a atenção na* situação do tráfego e de o advertir, *sempre que distraído*;

- (7) «Sinal de paragem de emergência», **uma função de sinalização luminosa** para alertar os outros utentes da estrada que seguem na retaguarda do veículo que está a ser aplicada ao veículo uma força de desaceleração elevada em relação às condições da estrada;
- (8) «Deteção de obstáculos em marcha-atrás», **um sistema** capaz de alertar o condutor para pessoas e objetos que se encontram atrás do veículo, com o principal objetivo de evitar colisões em marcha-atrás;
- (9) «Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem», um sistema para avisar o condutor de que o veículo se desviou da sua faixa de rodagem;
- (10) «Sistema avançado de travagem de emergência», um sistema que pode detetar automaticamente uma potencial colisão e ativar o sistema de travagem do veículo para o desacelerar, a fim de evitar ou atenuar uma colisão;
- (11) «Sistema de apoio à manutenção na faixa de **emergência**», sistema que **ajuda o condutor a manter uma** posição **de segurança** do veículo no que diz respeito ao limite da faixa de rodagem **ou da estrada**, pelo menos quando a saída da faixa ocorre ou está prestes a ocorrer e pode estar iminente uma colisão;

- (12) «Interruptor principal de controlo do veículo», o dispositivo que permite que o sistema eletrónico do veículo seja colocado no modo de funcionamento normal, ao ser desligado, por exemplo na ausência do condutor quando se encontra estacionado;
- (13) «Aparelho de registo de eventos ■ », um sistema *tendo como único fim o* registo e armazenamento de parâmetros e informações críticos relacionados com uma colisão e ocorridos *pouco* antes, durante e *imediatamente* após a colisão;
- (14) «Sistema de proteção frontal», uma estrutura ou estruturas separadas, como uma barra de proteção frontal ou um para-choques suplementar, que, além da sua função de base, se destina a proteger a superfície exterior do veículo contra danos em caso de colisão com um objeto, com exceção de estruturas com uma massa inferior a 0,5 kg, destinadas a proteger apenas as luzes do veículo;

- (15) «Para-choques», quaisquer estruturas frontais, inferiores ou exteriores de um veículo, incluindo os respetivos apêndices, destinadas a proteger um veículo na eventualidade de numa colisão frontal a baixa velocidade com outro veículo; não inclui, contudo, qualquer sistema de proteção frontal;
- (16) «Veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio como combustível de propulsão;
- (17) «Sistema de hidrogénio», um conjunto de componentes de hidrogénio e de peças de conexão montado num veículo movido a hidrogénio, excluindo o sistema de propulsão a hidrogénio ou a unidade de potência auxiliar;
- (18) «Sistema de propulsão a hidrogénio», o *conversor de energia* utilizado para a propulsão do veículo;

- (19) «Componente de hidrogénio», o reservatório de hidrogénio e todas as outras partes dos veículos movidos a hidrogénio que estão em contacto direto com o hidrogénio ou que fazem parte de um sistema de hidrogénio;
- (20) «Reservatório de hidrogénio», o componente do sistema de hidrogénio que armazena a maior parte do volume de combustível de hidrogénio;
- (21) «Veículo automatizado», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente por *determinados* períodos de tempo sem supervisão **■** contínua *de um condutor, mas em que a intervenção do condutor é ainda esperada ou necessária*;
- (22) «*Veículo totalmente automatizado*», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente, sem qualquer supervisão de um condutor;

- (23) «Sistema de controlo da disponibilidade do condutor», um sistema que avalia se o condutor está em condições de, se for caso disso, assumir a condução de um veículo automatizado em situações específicas;
- (24) «Comboios de veículos» (vehicle platooning), a ligação de dois ou mais veículos em comboio com recurso a tecnologia de conectividade e a sistemas de apoio à condução automatizada, o que permite que os veículos mantenham automaticamente um conjunto, com curta distância entre si quando conectados em determinadas partes de uma viagem, e se adaptem às mudanças no movimento do veículo que lidera, com pouca ou nenhuma ação por parte dos demais condutores;
- (25) «Massa máxima», a massa máxima em carga tecnicamente admissível indicada pelo fabricante;
- (26) «Montante A», o suporte mais dianteiro e mais exterior do tejadilho, que se estende do quadro até ao tejadilho do veículo.

**I**

CAPÍTULO II  
OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 4.º

Obrigações gerais e requisitos técnicos

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos colocados no mercado, matriculados ou entrados em serviço, bem como todos os novos sistemas, componentes e unidades técnicas colocados no mercado ou que tenham entrado em serviço, são homologados de acordo com os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade.
  
2. A homologação nos termos dos regulamentos da ONU enumerados no anexo I deve ser considerada homologação UE em conformidade com os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º para alterar o anexo I a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução da regulamentação, através da introdução e atualização das referências aos regulamentos da ONU e do conjunto de alterações pertinentes obrigatoriamente aplicáveis.
4. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados por forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e nos utentes da estrada vulneráveis.
5. Os fabricantes também devem garantir que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis enumerados no anexo II, com efeitos a partir das datas especificadas nesse anexo, e os requisitos técnicos pormenorizados e procedimentos de ensaio estabelecidos nos atos delegados *e os procedimentos e especificações técnicas uniformes estabelecidos nos atos de execução* adotados nos termos do presente regulamento, incluindo os requisitos relativos a:



- (a) Sistemas de retenção, ensaios de colisão, integridade dos sistemas de combustível e segurança elétrica em alta tensão;
- (b) *Utentes da estrada vulneráveis*, visão e visibilidade;
- (c) Quadro do veículo, travões, pneus e direção;
- (d) Instrumentos de bordo, sistema elétrico, iluminação do veículo e proteção contra a utilização não autorizada, incluindo ataques cibernéticos;
- (e) Comportamento do condutor e do sistema;
- (f) Construção e características gerais do veículo.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º para alterar o anexo II a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução da regulamentação, nomeadamente no que diz respeito às questões referidas no n.º 5, alíneas a) a f), do presente artigo, ***bem como às referidas no artigo 6.º, n.º 1, alíneas a) a g), no artigo 7.º, n.ºs 2, 3, 4 e 5, no artigo 9.º, n.ºs 2, 3 e 5, e no artigo 11.º, n.º 1***, e com vista a garantir um elevado nível de segurança geral dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas e um elevado nível de proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, ***para tal inserindo e atualizando referências aos regulamentos da ONU, bem como aos atos delegados e atos de execução.***
7. **■** A Comissão ***adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes*** para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas no que se refere aos requisitos enumerados no anexo II.

*Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.*

Artigo 5.º

Disposições específicas relativas aos sistemas de controlo da pressão dos pneus e aos pneus

1. Os veículos devem ser equipados com um sistema rigoroso de controlo da pressão dos pneus que avise o condutor, a bordo do veículo, da perda de pressão num pneu numa grande diversidade de condições rodoviárias e ambientais.
2. Os sistemas de controlo da pressão dos pneus devem ser concebidos de modo a evitar a redefinição ou a recalibração com pneus com baixa pressão.
3. Todos os pneus colocados no mercado devem cumprir os requisitos de segurança e de desempenho ambiental previstos nos atos regulamentares pertinentes e enumerados no anexo II.

4. A Comissão adota, *por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes*:

- (a) A homologação de veículos no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos respetivos pneus;
- (b) A homologação de pneus, incluindo as *especificações* técnicas relativas à sua instalação.

*Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.*

Artigo 6.º

Sistemas avançados para todas as categorias de veículos a motor

1. Os veículos a motor devem estar equipados com os seguintes sistemas avançados:
  - (a) Adaptação inteligente da velocidade;
  - (b) Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool;
  - (c) *Avisador* da sonolência e da atenção do condutor;
  - (d) *Avisador* avançado da distração *do condutor*;
  - (e) Sinal de travagem de emergência;
  - (f) Detecção de obstáculos em marcha-atrás;
  - (g) *Aparelho de registo de eventos*.

2. Os sistemas de adaptação inteligente da velocidade devem ter as seguintes especificações mínimas:
- (a) O condutor deve poder *dar-se conta*, através do *comando do* acelerador *ou de indicações específicas, adequadas e eficazes, de* que o limite de velocidade aplicável foi ultrapassado;
  - (b) Deve ser possível desligar o sistema. *Podem continuar a ser fornecidas informações sobre o limite de velocidade e o sistema de adaptação inteligente da velocidade deve estar em modo de funcionamento normal aquando de cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;*
  - (c) *Tais indicações específicas e adequadas são baseadas nas informações sobre os limites de velocidade obtidas através da observação da sinalização rodoviária, com base em sinais da infraestrutura ou em mapas de dados eletrónicos, ou em ambos, disponibilizados no veículo;*

- (d) *Não deve ser afetada a possibilidade de o condutor exceder a velocidade prescrita pelo sistema ■ ;*
- (e) *Os seus objetivos de desempenho devem ser estabelecidos de modo a evitar ou minimizar a taxa de erro em condições reais de condução.*

3. *O sistema avisador da sonolência e da atenção do condutor e o sistema avisador avançado da distração do condutor devem ser concebidos de forma a não registrar continuamente nem conservar quaisquer outros dados além dos necessários para os fins para os quais foram recolhidos ou tratados de outra forma no sistema em circuito fechado. Ademais, esses dados não podem ser acessíveis ou disponibilizados a terceiros em nenhum momento, devendo ser imediatamente apagados após o seu tratamento. Esses sistemas devem também ser concebidos de modo a evitar uma sobreposição e não podem dirigir-se ao condutor de forma separada e concomitante ou de forma confusa, caso uma ação desencadeie ambos os sistemas.*

4. *Os aparelhos de registo de eventos devem satisfazer, nomeadamente, os seguintes requisitos:*

- (a) Os dados que registam e armazenam relativos ao período pouco antes, durante e imediatamente após uma colisão devem incluir a velocidade, a travagem, a posição e a inclinação do veículo na estrada, o estado e a taxa de ativação de todos os seus sistemas de segurança, o sistema eCall a bordo com base no número 112, a ativação dos travões e os parâmetros importantes dos sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes a bordo, devendo tais dados ter um alto nível de exatidão e estar assegurada a sua preservação;*
- (b) Não deve ser possível desativar os dispositivos;*
- (c) A forma como registam e armazenam dados deve permitir que:*
  - (i) funcionem em circuito fechado;*



- (ii) os dados recolhidos sejam anonimizados e protegidos contra a sua manipulação e utilização indevida;*
  - (iii) o tipo, versão e variante precisos do veículo e, em especial, os sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes que equipam o veículo possam ser identificados;*
  - (d) Os dados só podem ser disponibilizados às autoridades nacionais, com base no direito da União ou nacional, para fins de investigação e análise de acidentes, inclusivamente para fins de homologação de sistemas e componentes e no respeito do disposto no Regulamento (UE) 2016/679, através de uma interface normalizada.*
- 5. Um aparelho de registo de acidentes não pode ser capaz de registar e armazenar os últimos quatro dígitos da secção informativa do veículo do número de identificação do veículo ou qualquer outra informação suscetível de permitir a identificação do veículo, do seu proprietário ou do seu detentor.*

6. A Comissão **adota** atos delegados nos termos do artigo 12.º, **a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:
- (a) A homologação de veículos no que respeita aos sistemas avançados enunciados no n.º 1;
  - (b) A homologação dos sistemas avançados enumerados nas alíneas a), f) **e g)** do **n.º 1** enquanto unidades técnicas autónomas.

***Esses atos delegados devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.***

#### Artigo 7.º

Prescrições específicas aplicáveis a automóveis de passageiros e a veículos comerciais ligeiros

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados **e atos de execução** adotados em conformidade que são também aplicáveis aos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, os veículos destas categorias devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 5 e nos atos **de execução** adotados ao abrigo do n.º 6.

2. Os veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> devem estar equipados com sistemas avançados de travagem de emergência, projetados e montados em duas fases e que permitam:
  - (a) A deteção *de obstáculos e* de veículos em movimento à frente do veículo a motor, na primeira fase;
  - (b) Mediante a extensão da capacidade, a deteção de *peões e ciclistas* que se encontrem à frente do veículo a motor, na segunda fase.
3. Os veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> devem estar equipados com um sistema de apoio à manutenção na faixa de *emergência*.
4. Os sistemas avançados de travagem de emergência e os sistemas de apoio à manutenção na faixa de *emergência* devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:
  - (a) Apenas deve ser possível desligar um sistema de cada vez, através de uma sequência de ações a realizar pelo condutor;

- (b) Os sistemas devem estar em modo de funcionamento normal após cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;
- (c) Deve ser possível suprimir facilmente os alertas sonoros, mas tal ação não deve suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema;
- (d) ***O condutor deve ter a possibilidade de contravir os sistemas.***

■

- 5. Os veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, devem ser concebidos e construídos de modo a estabelecer uma zona alargada de proteção de impacto da cabeça, com o objetivo de reforçar a proteção dos utentes vulneráveis e de reduzir os seus eventuais ferimentos em caso de colisão.
- 6. A Comissão ***adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes*** para ■ a homologação de veículos no que respeita aos requisitos previstos nos n.ºs 2 a 5 do presente artigo.

***Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.***

Artigo 8.º

Sistemas de proteção frontal para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros

1. Os sistemas de proteção frontal, quer como equipamento de série de veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, quer disponibilizados no mercado como unidades técnicas autónomas para esses veículos, devem cumprir os requisitos estabelecidos no n.º 2 **■** e ***as especificações técnicas estabelecidas*** nos atos ***de execução referidos no*** n.º 3 **■**.
2. Os sistemas de proteção frontal disponíveis no mercado como unidades técnicas autónomas devem ser acompanhados de uma lista pormenorizada dos tipos, variantes e versões de veículos para os quais o sistema de proteção frontal está homologado, bem como de instruções de montagem claras.

3. A Comissão *adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes* para a homologação dos sistemas de proteção frontal enunciados no n.º 1 do presente artigo, incluindo *especificações técnicas relativas* à sua construção e instalação.

*Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.*

#### Artigo 9.º

##### Requisitos específicos aplicáveis a autocarros e camiões

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade que são também aplicáveis aos veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, os veículos destas categorias devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 5 e *nas especificações técnicas previstas* nos atos *de execução* adotados ao abrigo do n.º 7. Os veículos das categorias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> devem ainda cumprir os requisitos previstos no n.º 6.

2. Os veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> devem estar equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem e com um sistema avançado de travagem de emergência que cumpram **as especificações técnicas estabelecidas** nos atos **de execução** adotados em conformidade com o n.º 7.
3. Os veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> devem estar equipados com sistemas avançados capazes de detetar **peões e ciclistas** na proximidade imediata da frente e das laterais do veículo e de emitir um alerta ou de evitar uma colisão com **esse tipo de utentes da estrada vulneráveis**.
4. No que diz respeito aos sistemas mencionados nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, estes devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:
  - (a) Apenas deve ser possível desligar um sistema de cada vez, **■** através de uma sequência **■** de ações a realizar pelo condutor;
  - (b) **O condutor deve ter a possibilidade de contravir os sistemas;**

- (c) Os sistemas devem estar em modo de funcionamento normal após cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;
  - (d) Deve ser possível suprimir facilmente os alertas sonoros, mas tal ação não deve suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema.
5. Os veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> devem ser concebidos e construídos de modo a maximizar a visibilidade direta dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do motorista, ***reduzindo tanto quanto possível os ângulos mortos na dianteira e nas laterais do motorista, tendo em conta em conta as especificidades das diferentes categorias de veículos.***
6. Os veículos das categorias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> com uma capacidade superior a 22 passageiros além do condutor e construídos com áreas destinadas a passageiros de pé para permitir a movimentação frequente de passageiros devem ser concebidos e construídos de modo a serem acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, incluindo utilizadores em cadeiras de rodas.



7. A Comissão *adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes* para:

- (a) A homologação de veículos no que respeita aos requisitos previstos nos n.ºs 2 a 5 do presente artigo;
- (b) A homologação dos sistemas referidos no n.º 3 do presente artigo enquanto unidades técnicas autónomas.

*Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.*

*Caso esses atos de execução sejam referentes aos requisitos estabelecidos nos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo, devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.*

***Caso esses atos de execução sejam referentes aos requisitos estabelecidos no n.º 5 do presente artigo, devem ser publicados pelo menos 36 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.***

Artigo 10.º

Requisitos específicos aplicáveis a veículos movidos a hidrogénio

1. Para além dos restantes requisitos previstos no presente regulamento e nos atos ***de execução e atos*** delegados adotados em conformidade que são também aplicáveis aos veículos das categorias M e N, os veículos movidos a hidrogénio destas categorias, os respetivos sistemas para hidrogénio e os componentes desses sistemas devem satisfazer ***as especificações técnicas estabelecidas*** nos atos ***de execução referidos*** no n.º 3 **■**.
2. Os fabricantes devem assegurar que os sistemas e componentes para hidrogénio são instalados em conformidade com ***as especificações técnicas estabelecidas*** nos atos ***de execução*** adotados nos termos do n.º 3. Os fabricantes devem ainda disponibilizar, se for caso disso, as informações necessárias para efeitos de inspeção dos sistemas e componentes de hidrogénio durante a vida útil dos veículos movidos a hidrogénio.

3. A Comissão *adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação de veículos movidos a hidrogénio, no que respeita aos respetivos sistemas de hidrogénio, incluindo a compatibilidade do material e os recipientes de alimentação, e para a homologação dos componentes de hidrogénio, incluindo as especificações técnicas para a respetiva instalação.*

*Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.*

#### Artigo 11.º

Requisitos específicos aplicáveis a veículos automatizados *e a veículos totalmente automatizados*

1. Para além dos requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade que são aplicáveis aos veículos das respetivas categorias, os veículos automatizados *e os veículos totalmente automatizados* devem satisfazer *as especificações técnicas estabelecidas* nos atos *de execução referidos no n.º 3 e relativas a:*

- (a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo *sinalização*, direção, aceleração e travagem;
- (b) Sistemas destinados a fornecer ao veículo informação em tempo real sobre o estado do veículo e a zona circundante;
- (c) Sistemas de controlo da *disponibilidade* do condutor;
- (d) Aparelhos de registo de eventos ■ para veículos automatizados;
- (e) Formato harmonizado para o intercâmbio de dados destinados a um comboio de veículos de diferentes marcas, por exemplo;
- (f) *Sistemas destinados a fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada.*

2. *O sistema de controlo da disponibilidade do condutor referido no n.º 1, alínea c), não se aplica no caso de veículos totalmente automatizados.*

3. **■** A Comissão *adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos e especificações técnicas uniformes para os sistemas e outros elementos enumerados no n.º 1, alíneas a) a f), do presente artigo e ■ para a homologação de veículos automatizados e veículos totalmente automatizados no que diz respeito a esses sistemas, para garantir o funcionamento seguro dos veículos automatizados e dos veículos totalmente automatizados na via pública.*

*Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.*

### CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 12.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.ºs 3 e 6, e no artigo 6.º, n.º 6, ■ é conferido à Comissão por ***um período de cinco anos*** a partir de ... [■ data de entrada em vigor do presente regulamento]. ***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 o mais tardar três meses antes do final de cada período.***
3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.ºs 3 e 6, e no artigo 6.º, n.º 6, ■ pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. 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.
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.ºs 3 e 6, e do artigo 6.º, n.º 6, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 13.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.*



*Artigo 30.º*

*Revisão e relatórios*

- 1. Até... [cinco anos após a data de aplicação do presente regulamento] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresenta um relatório de avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os resultados das medidas e sistemas de segurança, incluindo as respetivas taxas de penetração e a conveniência para o utilizador. A Comissão verifica se tais medidas e sistemas produzem os efeitos pretendidos pelo presente regulamento. Se for caso disso, esse relatório deve ser acompanhado de recomendações, incluindo uma proposta legislativa para alterar os requisitos em matéria de segurança geral e de proteção e segurança dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, a fim de reduzir ou eliminar os acidentes e os ferimentos no transporte rodoviário.*

*A Comissão deve, em especial, avaliar a fiabilidade e a eficiência dos novos sistemas de adaptação inteligente da velocidade, bem como a exatidão e a taxa de erro desses sistemas em condições reais de condução. Quando for adequado, a Comissão apresenta propostas legislativas nesse contexto.*

2. *Até 31 de janeiro de cada ano, relativamente ao ano anterior, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as atividades do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP.29) da UNECE referente aos progressos realizados na aplicação das normas de segurança dos veículos no que respeita aos requisitos referidos nos artigos 5.º a 11.º e à posição da União relativamente a estas questões.*

## Artigo 15.º

### Disposições transitórias

1. O presente regulamento não invalida nenhuma homologação UE concedida a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenha sido concedida em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009, (CE) n.º 661/2009 ou com as respetivas medidas de execução até ... [ ] data imediatamente antes da data de aplicação do presente regulamento], a menos que os requisitos pertinentes aplicáveis a esses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas tenham sido modificados ou que tenham sido aditados novos requisitos pelo presente regulamento e pelos atos delegados adotados em conformidade, ***tal como especificado nos atos de execução adotados nos termos do presente regulamento.***
2. As entidades homologadoras devem continuar a conceder extensões das homologações UE mencionadas no n.º 1 do presente artigo.

3. Em derrogação do presente regulamento, os Estados-Membros devem continuar a permitir, até às datas especificadas no anexo IV, a matrícula de veículos, bem como a venda ou a entrada em serviço de componentes, que não cumpram os requisitos dos respetivos regulamentos da ONU enumerados nesse anexo.

#### Artigo 16.º

##### Datas de aplicação

No que respeita à homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais devem:

- (a) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, para um determinado requisito, recusar, com base em motivos relacionados com esse requisito, a homologação UE ou a homologação nacional a novos tipos de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade;

- (b) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, para um determinado requisito, considerar, com base em motivos relacionados com esse requisito, que os certificados de conformidade dos novos veículos deixaram de ser válidos para efeitos do artigo 48.º do Regulamento (UE) 2018/858 e proibir a matrícula dos veículos que não cumpram os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade;
- (c) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, para um determinado requisito, proibir, com base em motivos relacionados com esse requisito, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de componentes e unidades técnicas que não cumpram os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados *e atos de execução* adotados em conformidade.

Artigo 17.º  
Alterações ao Regulamento (UE) 2018/858

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

Artigo 18.º

Revogação

1. Os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009, (CE) n.º 631/2009 e (CE) n.º 661/2009 e os Regulamentos (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 e (UE) 2015/166 são revogados com efeitos a partir da data de aplicação do presente regulamento.
2. As referências aos Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (UE) n.º 661/2009 devem ser entendidas como referências ao presente regulamento.

## Artigo 19.º

### Entrada em vigor e data de 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 ... [30 meses após a data de entrada em vigor do presente Regulamento].

*No entanto, o artigo 4.º, n.ºs 3, 6 e 7, o artigo 5.º, n.º 4, o artigo 6.º, n.º 6, o artigo 7.º, n.º 6, o artigo 8.º, n.º 3, o artigo 9.º, n.º 7, o artigo 10.º, n.º 3, o artigo 11.º, n.º 3, e os artigos 12.º e 13.º são aplicáveis a partir de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento].*

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

Feito em ...

*Pelo Parlamento Europeu  
O Presidente*

*Pelo Conselho  
O Presidente*

## ANEXO I

### Lista dos regulamentos da ONU referida no artigo 4.º, n.º 2

| N.º do regulamento | Objeto   | Série de alterações publicadas no JO | Referência do JO            | Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da ONU |
|--------------------|--|--------------------------------------|-----------------------------|---|
| <b>1</b>           | Faróis que emitem um feixe assimétrico de cruzamento e/ou de estrada e que estão equipados com lâmpadas de incandescência das categorias R2 e/ou HS1 | Série 02 de alterações               | JO L 177 de 10.7.2010, p. 1 | M, N <sup>(a)</sup>                                   |
| <b>3</b>           | Dispositivos retrorrefletores para veículos a motor  | ■ Série 02 de alterações             | JO L 323 de 6.12.2011, p. 1 | M, N, O   |
| <b>4</b>           | Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda de veículos a motor e seus reboques  | ■ Versão original do regulamento     | JO L 4 de 7.1.2012, p. 7    | M, N, O   |
| <b>6</b>           | Indicadores de mudança de direção para veículos a motor e seus reboques  | ■ Série 01 de alterações             | JO L 213 de 18.7.2014, p. 1 | M, N, O   |



|    |  |   |  |                                 |
|----|--|---|--|---------------------------------|
| 7  | Luzes de presença da frente e da retaguarda, luzes de travagem e luzes delimitadoras de veículos a motor e seus reboques | ■ Série 02 de alterações                            | JO L 285 de 30.9.2014, p. 1  | M, N, O                         |
| 8  | Faróis de veículos a motor (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 e/ou H11)                                       | Série 05 de alterações<br>Retificação 1 à revisão 4 | JO L 177 de 10.7.2010, p. 71   | M, N <sup>(a)</sup>             |
| 10 | Compatibilidade eletromagnética  | ■ Série 05 de alterações                            | JO L 41 de 17.2.2017, p. 1   | M, N, O                         |
| 11 | Fechos e componentes de fixação das portas   | ■ Série 03 de alterações                            | JO L 120 de 13.5.2010, p. 1<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> |
| 12 | Proteção dos condutores contra o dispositivo de condução em caso de colisão  | ■ Série 04 de alterações                            | JO L 89 de 27.3.2013, p. 1<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i>  | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> |

|             |   |                                  |   |   |
|-------------|---|----------------------------------|---|---|
| <b>13</b>   | Travagem dos veículos e seus reboques   | ■ Série 11 de alterações         | JO L 42 de 18.2.2016, p. 1  | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sup>(b)</sup> |
| <b>13-H</b> | Sistemas de travagem dos veículos ligeiros de passageiros   | ■ Versão original do regulamento | JO L 335 de 22.12.2015, p. 1  | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>                       |
| <b>14</b>   | Fixações dos cintos de segurança, sistemas de fixação ISOFIX e pontos de fixação dos tirantes superiores ISOFIX           | ■ Série 07 de alterações         | JO L 218 de 19.8.2015, p. 27<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M, N  |
| <b>16</b>   | Cintos de segurança, sistemas de retenção, sistemas de retenção para crianças e sistemas ISOFIX de retenção para crianças | ■ Série 07 de alterações         | JO L 109 de 27.4.2018, p. 1   | M, N  |
| <b>17</b>   | Bancos, respetiva fixação e apoios de cabeça  | Série 08 de alterações           | JO L 230 de 31.8.2010, p. 81<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M, N  |

|    |   |   |   |   |
|----|---|---|---|---|
| 18 | Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada   | ■ Série 03 de alterações                            | JO L 120 de 13.5.2010, p. 29  | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> |
| 19 | Luzes de nevoeiro da frente de veículos a motor   | ■ Série 04 de alterações                            | JO L 250 de 22.8.2014, p. 1   | M, N  |
| 20 | Faróis que emitem um feixe de cruzamento assimétrico e/ou de estrada, equipados com lâmpadas de incandescência de halogéneo da categoria (H4) | Série 03 de alterações                              | JO L 177 de 10.7.2010, p. 170   | M, N <sup>(a)</sup>   |
| 21 | Acessórios interiores   | ■ Série 01 de alterações                            | JO L 188 de 16.7.2008, p. 32  | M <sub>1</sub>  |
| 23 | Luzes de marcha-atrás para veículos a motor e seus reboques   | ■ Versão original do regulamento                    | JO L 237 de 8.8.2014, p. 1  | M, N, O   |
| 25 | Apoios de cabeça incorporados, ou não, em bancos de veículos  | Série 04 de alterações<br>Retificação 2 à revisão 1 | JO L 215 de 14.8.2010, p. 1<br>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M <sub>1</sub>  |

|           |   |                                  |  |                |
|-----------|---|----------------------------------|--|----------------|
| <b>26</b> | Saliências exteriores   | ■ Série 03 de alterações         | JO L 215 de 14.8.2010, p. 27   | M <sub>1</sub> |
| <b>28</b> | Avisadores e sinais sonoros   | ■ Versão original do regulamento | JO L 323 de 6.12.2011, p. 33   | M, N           |
| <b>29</b> | Proteção dos ocupantes da cabina de um veículo comercial  | Série 03 de alterações           | JO L 304 de 20.11.2010, p. 21<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | N              |
| <b>30</b> | Pneus para veículos a motor e seus reboques (classe C1)   | ■ Série 02 de alterações         | JO L 307 de 23.11.2011, p. 1   | M, N, O        |
| <b>31</b> | Faróis selados de veículos a motor que emitem um feixe de cruzamento assimétrico europeu ou um feixe de estrada, ou ambos | ■ Série 02 de alterações         | JO L 185 de 17.7.2010, p. 15   | M, N           |
| <b>34</b> | Prevenção dos riscos de incêndio (reservatórios de combustível líquido)   | ■ Série 03 de alterações         | JO L 231 de 26.8.2016, p. 41   | M, N, O        |

|    |  |                                  |   |         |
|----|--|----------------------------------|---|---------|
| 37 | Lâmpadas de incandescência a utilizar em luzes homologadas de veículos a motor e dos seus reboques         | ■ Série 03 de alterações         | JO L 213 de 18.07.2014, p. 36   | M, N, O |
| 38 | Luzes de nevoeiro da retaguarda de veículos a motor e seus reboques  | ■ Versão original do regulamento | JO L 4 de 7.1.2012, p. 20   | M, N, O |
| 39 | Aparelho indicador de velocidade e sua instalação  | <b>Série 01 de alterações</b>    | JO L 120 de 13.5.2010, p. 40<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M, N    |
| 43 | Vidraças de segurança  | ■ Série 01 de alterações         | JO L 42 de 12.2.2014, p. 1  | M, N, O |
| 44 | Dispositivos de retenção para crianças ocupantes de veículos a motor («sistema de retenção para crianças») | ■ Série 04 de alterações         | JO L 265 de 30.9.2016, p. 1   | M, N    |

|    |   |                                  |  |             |
|----|---|----------------------------------|--|-------------|
| 45 | Lava-faróis   | ■ Série 01 de alterações         | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i>                                  | M, N        |
| 46 | Dispositivos para visão indireta e respetiva instalação                                 | ■ Série 04 de alterações         | JO L 237 de 8.8.2014, p. 24  | M, N        |
| 48 | Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor | ■ Série 06 de alterações         | JO L 265 de 30.9.2016, p. 125<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M, N, O (°) |
| 54 | Pneus para veículos comerciais e seus reboques (classes C2 e C3)                        | ■ Versão original do regulamento | JO L 307 de 23.11.2011, p. 2   | M, N, O     |
| 55 | Componentes dos engates mecânicos de combinações de veículos                            | ■ Série 01 de alterações         | JO L 153 de 15.6.2016, p. 179<br>■   | M, N, O (°) |

|           |  |                                  |   |   |
|-----------|--|----------------------------------|---|---|
| <b>58</b> | Dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe (RUPD) e respetiva instalação; proteção à retaguarda contra o encaixe (RUP) | Série <b>03</b> de alterações    | ■<br>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M, N, O   |
| <b>61</b> | Veículos comerciais no que se refere às suas saliências exteriores à frente da parede posterior da cabina                          | ■ Versão original do regulamento | JO L 164 de 30.6.2010, p. 1   | N   |
| <b>64</b> | Unidade sobressalente de uso temporário, pneus/sistema de rodagem sem pressão (e sistema de controlo da pressão dos pneus)         | ■ Série 02 de alterações         | JO L 310 de 26.11.2010, p. 18   | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>                                   |
| <b>66</b> | Resistência da superestrutura de veículos de passageiros de grande capacidade  | Série 02 de alterações           | JO L 84 de 30.3.2011, p. 1  | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>                                   |
| <b>67</b> | Veículos a motor que utilizam GPL (gás de petróleo liquefeito)   | ■ Série 01 de alterações         | JO L 285 de 20.10.2016, p. 1  | M, N  |
| <b>73</b> | Proteção lateral de veículos de transporte de mercadorias  | Série 01 de alterações           | JO L 122 de 8.5.2012, p. 1  | N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> |

|    |   |                                       |   |                                 |
|----|---|---------------------------------------|---|---------------------------------|
| 77 | Luzes de estacionamento dos veículos a motor  | ■ Versão original do regulamento      | JO L 4 de 7.1.2012, p. 21   | M, N                            |
| 79 | Equipamento de direção  | ■ Série 03 de alterações Retificação  | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i>                                 | M, N, O                         |
| 80 | Bancos de veículos pesados de passageiros   | Série 03 de alterações do regulamento | JO L 226 de 24.8.2013, p. 20<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> |
| 87 | Luzes de circulação diurna nos veículos a motor   | ■ Versão original do regulamento      | JO L 4 de 7.1.2012, p. 24   | M, N                            |
| 89 | Dispositivos de limitação da velocidade   | ■ Versão original do regulamento      | JO L 4 de 7.1.2012, p. 25   | M, N <sup>(d)</sup>             |
| 90 | Conjuntos de guarnição de travões de substituição e guarnições de travões de tambor para veículos a motor e seus reboques | Série 02 de alterações                | JO L 185 de 13.7.2012, p. 24  | M, N, O                         |



|           |  |                                  |                              |                                     |
|-----------|--|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| <b>91</b> | Luzes de presença laterais para veículos a motor e seus reboques   | ■ Versão original do regulamento | JO L 4 de 7.1.2012, p. 27    | M, N, O                             |
| <b>93</b> | Dispositivos de proteção à frente contra o encaixe (FUPD) e respetiva instalação; proteção à frente contra o encaixe (FUP) | Versão original do regulamento   | JO L 185 de 17.7.2010, p. 56 | N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>     |
| <b>94</b> | Proteção dos ocupantes em caso de colisão frontal  | Série 03 de alterações           | JO L 35 de 8.2.2018, p. 1    | M <sub>1</sub>                      |
| <b>95</b> | Proteção dos ocupantes em caso de colisão lateral  | ■ Série 03 de alterações         | JO L 183 de 10.7.2015, p. 91 | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>     |
| <b>97</b> | Sistema de alarme para veículos (SAV)  | ■ Série 01 de alterações         | JO L 122 de 8.5.2012, p. 19  | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> (°) |
| <b>98</b> | Faróis de veículos a motor equipados com fontes luminosas de descarga num gás  | ■ Série 01 de alterações         | JO 176 de 14.6.2014, p. 64   | M, N                                |
| <b>99</b> | Fontes luminosas de descarga num gás a utilizar em luzes de descarga num gás homologadas de veículos a motor               | ■ Versão original do regulamento | JO L 285 de 30.9.2014, p. 35 | M, N                                |

|     |   |   |  |   |
|-----|---|---|--|---|
| 100 | Segurança dos veículos elétricos  | ■ Série 02 de alterações                | JO L 87 de 31.3.2015, p. 1<br>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M, N  |
| 102 | Dispositivo de engate curto (DEC); montagem de um tipo de DEC homologado          | Versão original do regulamento          | JO L 351 de 30.12.2008, p. 44  | N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>                     |
| 104 | Marcações retrorrefletoras (veículos pesados e longos)                            | ■ Versão original <i>do regulamento</i> | JO L 75 de 14.3.2014, p. 29  | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> |
| 105 | Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas                        | Série 05 de alterações                  | JO L 4 de 7.1.2012, p. 30  | N,O   |
| 107 | Veículos M <sub>2</sub> e M <sub>3</sub>  | ■ Série 07 de alterações                | JO L 52 de 23.2.2018, p. 1   | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>   |
| 108 | Pneus <i>recauchutados</i> para automóveis de passageiros e seus reboques         | ■ Versão original do regulamento        | JO L 181 de 4.7.2006, p. 1   | M <sub>1</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>                                      |
| 109 | Pneus <i>recauchutados</i> para veículos comerciais e seus reboques               | ■ Versão original do regulamento        | JO L 181 de 4.7.2006, p. 1   | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>                  |
| 110 | Componentes específicos para utilização de motores a gás natural comprimido (GNC) | ■ Série 01 de alterações                | JO L 166 de 30.6.2015, p. 1  | M, N  |

|            |   |                                  |                                |                                     |
|------------|---|----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| <b>112</b> | Faróis destinados a veículos a motor que emitem um feixe assimétrico de cruzamento ou de estrada, equipados com lâmpadas de incandescência e/ou módulos LED | ■ Série 01 de alterações         | JO L 250 de 22.8.2014, p. 67.  | M, N                                |
| <b>114</b> | Almofadas de ar de substituição   | Versão original do regulamento   | JO L 373 de 27.12.2006, p. 272 | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>     |
| <b>115</b> | Sistemas para GPL e GNC a retromontar   | ■ Versão original do regulamento | JO L 323 de 7.11.2014, p. 91   | M, N                                |
| <b>116</b> | Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada   | ■ Versão original do regulamento | JO L 45 de 16.2.2012, p. 1     | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> (°) |
| <b>117</b> | Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento (classes C1, C2 e C3)                        | ■ Série 02 de alterações         | JO L 218 de 12.8.2016, p. 1    | M, N, O                             |

|     |  |                                      |  |                |
|-----|--|--------------------------------------|--|----------------|
| 118 | Resistência ao fogo dos materiais interiores em autocarros                 | ■ Série 02 de alterações             | JO L 102 de 21.4.2015, p. 67<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i>  | M <sub>3</sub> |
| 119 | Luzes orientáveis  | ■ Série 01 de alterações             | JO L 89 de 25.3.2014, p. 101   | M, N           |
| 121 | Localização e identificação dos comandos manuais, avisadores e indicadores | Série 01 de alterações               | JO L 5 de 8.1.2016, p. 9   | M, N           |
| 122 | Sistemas de aquecimento de veículos  | ■ Versão original do regulamento     | JO L 164 de 30.6.2010, p. 231<br><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M, N, O        |
| 123 | Sistemas de iluminação frontal adaptáveis (AFS) para veículos a motor      | <b><i>Série 01 de alterações</i></b> | <b><i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i></b>                           | M, N           |

|     |   |                                       |   |   |
|-----|---|---------------------------------------|---|---|
| 124 | Rodas de substituição                         | Versão original do regulamento        | JO L 375 de 27.12.2006, p. 568  | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>     |
| 125 | Campo de visão para a frente                  | ■ Série 01 de alterações              | JO L 20 de 25.1.2018, p. 16   | M <sub>1</sub>  |
| 126 | Sistemas de separação                         | <b>Versão original do regulamento</b> | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>1</sub>  |
| 127 | Segurança dos peões                           | Série 02 <b>de alterações</b>         | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>                                       |
| 128 | Fonte luminosa por diodo emissor de luz (LED) | ■ Versão original do regulamento      | JO L 162 de 29.5.2014, p. 43  | M, N, O   |
| 129 | Sistemas reforçados de retenção para crianças | ■ Versão original do regulamento      | JO L 97 de 29.3.2014, p. 21   | M, N  |
| 130 | Aviso de afastamento da faixa de rodagem      | Versão original do regulamento        | JO L 178 de 18.6.2014, p. 29  | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> (f) |
| 131 | Sistema avançado de travagem de emergência    | ■ Série 01 de alterações              | JO L 214 de 19.7.2014, p. 47  | M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> (f) |

|     |                                    |                                       |  |                                 |
|-----|------------------------------------|---------------------------------------|--|---------------------------------|
| 134 | Segurança do hidrogénio            | <i>Versão original das alterações</i> | [SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M, N                            |
| 135 | Colisão lateral contra um poste    | ■ Série 01 de alterações              | [SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> |
| 137 | Colisão frontal em toda a largura  | Série 01 de alterações                | [SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M <sub>1</sub>                  |
| 139 | Sistemas de assistência à travagem | <i>Versão original do regulamento</i> | [SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> |
| 140 | Controlo da estabilidade           | <i>Versão original do regulamento</i> | [SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis] | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> |

|            |   |  |   |  |
|------------|---|--|---|--|
| <b>141</b> | Sistemas de controlo da pressão dos pneus         | <b><i>Versão original do regulamento</i></b> | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(g)</sup> |
| <b>142</b> | Montagem de pneus                                 | <b><i>Versão original do regulamento</i></b> | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>1</sub>                                 |
| <b>145</b> | Fixação de dispositivos de retenção para crianças | <b><i>Versão original do regulamento</i></b> | <i>[SP: tradução agendada para 2018, atualizar as referências quando estiverem disponíveis]</i> | M <sub>1</sub>                                 |

---

*Notas sobre o quadro*

A série de alterações indicada no quadro reflete a versão que foi publicada no *Jornal Oficial* e em nada prejudica a série de alterações que deve ser cumprida tendo em conta as disposições transitórias nela previstas.

Aceita-se como alternativa a conformidade com uma série de alterações adotada após a série específica indicada no quadro.

As datas especificadas nas séries de alterações aos regulamentos da ONU pertinentes que figuram no quadro, no que diz respeito às obrigações das partes contratantes no «Acordo de 1958 revisto»<sup>1</sup> ligadas à primeira matrícula, à entrada em circulação, à disponibilização no mercado, à venda, ao reconhecimento das homologações e quaisquer disposições semelhantes, são aplicáveis a título obrigatório para efeitos do disposto nos artigos 48.º e 50.º do Regulamento (UE) 2018/858, exceto se as datas alternativas forem especificadas no artigo 16.º do presente regulamento, caso em que são aplicáveis estas últimas.

Em certos casos, um regulamento da ONU enumerado no quadro prevê nas suas disposições transitórias que, a partir de uma data especificada, as partes contratantes no «Acordo de 1958 revisto» que apliquem uma determinada série de alterações do regulamento da ONU não serão obrigadas a aceitar ou poderão negar-se a aceitar, para efeitos de homologação nacional ou regional, um modelo homologado em conformidade com uma série anterior de alterações ou uma formulação com uma intenção e significado semelhantes. Deve entender-se que se trata de uma disposição vinculativa para as autoridades nacionais, que devem considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no artigo 48.º do Regulamento (UE) 2018/858, exceto se as datas alternativas forem especificadas no anexo II do presente regulamento, caso em que são aplicáveis estas últimas.

---

<sup>1</sup> Decisão do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).



- (a) Os Regulamentos da ONU n.ºs 1, 8 e 20 não são aplicáveis à homologação UE de veículos.
- (b) É exigida a instalação obrigatória de uma função de controlo da estabilidade em conformidade com os regulamentos da ONU. No entanto, é também obrigatória para os veículos da categoria N<sub>1</sub>.
- (c) Se o fabricante do veículo declarar que um veículo é adequado para rebocar cargas (ponto 2.11.5 do documento de informação a que se refere o artigo 24.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858 e uma parte de um dispositivo de engate mecânico, montado ou não no tipo de veículo a motor, pode ocultar (parcialmente) qualquer componente da iluminação e/ou o espaço para a montagem e a fixação da chapa de matrícula da retaguarda, aplica-se o seguinte:
- as instruções de utilização do veículo a motor (por exemplo, manual do proprietário, manual do veículo) devem especificar claramente que não é permitida a instalação de um dispositivo de engate mecânico que não possa ser facilmente retirado ou reposicionado;
  - as instruções também devem especificar claramente que, quando instalado, um dispositivo de engate mecânico tem de ser sempre retirado ou reposicionado quando não está em serviço; e
  - no caso de homologação de um sistema de veículo nos termos do Regulamento n.º 55 da ONU, deve garantir-se que as disposições relativas à retirada, ao reposicionamento e/ou à localização alternativa são também plenamente cumpridas no que diz respeito à instalação dos dispositivos de iluminação e ao espaço para a montagem e a fixação da chapa de matrícula da retaguarda.
- (d) Refere-se apenas aos dispositivos de limitação da velocidade (DLV) e à instalação obrigatória de DLV em veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>.
- (e) Nos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> devem ser instalados dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada e nos veículos da categoria M<sub>1</sub> devem ser instalados sistemas de imobilização.
- (f) Ver a nota explicativa 4 do quadro constante do anexo II.
- (g) ***No caso dos veículos das categorias M<sub>1</sub> com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg e N<sub>1</sub> que não tenham um eixo com rodado duplo.***

ANEXO II

Lista dos requisitos a que se referem o artigo 4.º, n.º 5, e o artigo 5.º, n.º 3, bem como as datas referidas no artigo 16.º

| Objeto   | <i>Ato regulamentar</i>   | <i>Disposições técnicas específicas adicionais</i> | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> | S<br>T<br>U | Co<br>m<br>po<br>nent<br>e |
|--|---------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|----------------------------|
| Requisitos em matéria de   |                           |  |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |                            |
| <b>A SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO</b> |                           |  |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |                            |
| <b>A1</b> Acessórios interiores  | Regulamento n.º 21 da ONU |  | A              |                |                |                |                |                |                |                |                |                |             |                            |
| <b>A2</b> Bancos e apoios de cabeça  | Regulamento n.º 17 da ONU |  | A              | A              | A              | A              | A              | A              |                |                |                |                |             |                            |

|  |                            |  |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |   |   |
|--|----------------------------|--|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|---|---|
| <b>A3</b> Bancos de autocarros                       | Regulamento n.º 80 da ONU  |  |   | A | A |   |   |   |  |  |  |  |  |   | A |
| <b>A4</b> Fixações dos cintos de segurança           | Regulamento n.º 14 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |  |   |   |
| <b>A5</b> Cintos de segurança e sistemas de retenção | Regulamento n.º 16 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |  | A | A |
| <b>A6</b> Avisadores de cinto de segurança           |                            |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |  |   |   |
| <b>A7</b> Sistemas de separação                      | Regulamento n.º 126 da ONU |  | X |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  | B |   |

|   |                            |  |                |                |                |                |                |                |   |   |   |   |   |   |
|---|----------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|---|---|---|---|---|
| <b>A8</b> Fixação de dispositivos de retenção para crianças | Regulamento n.º 145 da ONU |  | A              |                |                |                |                |                |   |   |   |   |   |   |
| <b>A9</b> Sistema de retenção para crianças                 | Regulamento n.º 44 da ONU  |  | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> |   |   |   |   | A | A |
| <b>A10</b> Sistemas reforçados de retenção para crianças    | Regulamento n.º 129 da ONU |  | X              | X              | X              | X              | X              | X              |   |   |   |   | B | B |
| <b>A11</b> Proteção à frente contra o encaixe               | Regulamento n.º 93 da ONU  |  |                |                |                |                | A              | A              |   |   |   |   | A | A |
| <b>A12</b> Proteção à retaguarda contra o encaixe           | Regulamento n.º 58 da ONU  |  | A              | A              | A              | A              | A              | A              | A | A | A | A | A | A |

|  |                            |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|--|----------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <i>A13</i> Proteção lateral  | Regulamento n.º 73 da ONU  |  |   |   |   |   | A | A |   |   | A | A |   |   |
| <i>A14</i> Segurança do reservatório de combustível                        | Regulamento n.º 34 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| <i>A15</i> Segurança do gás de petróleo liquefeito                         | Regulamento n.º 67 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A |   |   |   |   |   | A |
| <i>A16</i> Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito | Regulamento n.º 110 da ONU |  | A | A | A | A | A | A |   |   |   |   |   | A |
| <i>A17</i> Segurança do hidrogénio   | Regulamento n.º 134 da ONU |  | A | A | A | A | A | A |   |   |   |   |   | A |

|   |                            |  |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |   |
|---|----------------------------|--|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|---|
| <b>A18</b> Validação do material do sistema para hidrogénio |                            | <b>I</b>   | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |  | A |
| <b>A19</b> Segurança dos veículos elétricos em circulação   | Regulamento n.º 100 da ONU |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |  |   |
| <b>A20</b> Colisão frontal                                  | Regulamento n.º 94 da ONU  | Aplica-se aos veículos das categorias M <sub>1</sub> <i>com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg</i> e N <sub>1</sub> com uma massa máxima ≤ a <i>2 500 kg. No caso dos veículos com uma massa máxima &gt; a 2 500 kg, aplicam-se as datas referidas na nota B.</i> | A |   |   | A |   |   |  |  |  |  |  |   |

|                                       |                            |  |   |  |  |   |  |  |  |  |  |  |   |  |
|---------------------------------------|----------------------------|--|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|
| A21 Colisão frontal em toda a largura | Regulamento n.º 137 da ONU | A utilização do manequim de colisão do dispositivo de ensaio antropomórfico «Hybrid III» é permitida até que o dispositivo de ensaio para retenção de ocupantes humanos «THOR» esteja disponível na regulamentação da ONU. | B |  |  | B |  |  |  |  |  |  |   |  |
| A22 Proteção do condutor              | Regulamento n.º 12 da ONU  |  | A |  |  | A |  |  |  |  |  |  | A |  |
| A23 Almofadas de ar de substituição   | Regulamento n.º 114 da ONU |  | X |  |  | X |  |  |  |  |  |  | B |  |

|  |                            |  |   |  |  |   |   |   |  |  |  |  |  |  |
|--|----------------------------|--|---|--|--|---|---|---|--|--|--|--|--|--|
| <b>A24</b> Colisão da cabina               | Regulamento n.º 29 da ONU  |  |   |  |  | A | A | A |  |  |  |  |  |  |
| <b>A25</b> Colisão lateral                 | Regulamento n.º 95 da ONU  | É aplicável a todos os veículos das categorias M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> , incluindo aqueles com o ponto R do banco mais baixo a > 700 mm do nível do solo. <i>No caso dos veículos com o ponto R do banco mais baixo a &gt; 700 mm do nível do solo, aplicam-se as datas da nota B.</i> | A |  |  | A |   |   |  |  |  |  |  |  |
| <b>A26</b> Colisão lateral contra um poste | Regulamento n.º 135 da ONU |  | B |  |  | B |   |   |  |  |  |  |  |  |



|  |                            |  |   |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|----------------------------|--|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| A27 Colisão traseira   | Regulamento n.º 34 da ONU  | Aplica-se aos veículos das categorias M <sub>1</sub> <i>com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg</i> e N <sub>1</sub> ■ .<br>Devem ser assegurados os requisitos de segurança elétrica pós-colisão. | B |  |  | B |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |                            |  |   |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Requisitos em matéria de</b><br><b>B UTENTES DA ESTRADA VULNERÁVEIS, VISÃO E VISIBILIDADE</b> |                            |  |   |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| B1 Proteção das pernas e da cabeça dos peões   | Regulamento n.º 127 da ONU |  | A |  |  | A |  |  |  |  |  |  |  |  |

|   |                                   |  |          |  |          |  |  |  |  |  |  |          |  |  |
|---|-----------------------------------|--|----------|--|----------|--|--|--|--|--|--|----------|--|--|
| <p><b>B2</b> Zona alargada de impacto da cabeça ■</p> | <p>Regulamento n.º 127 da ONU</p> | <p>As zonas de ensaio de cabeça de adulto e de criança são limitadas pela «linha de contorno para adulto» de 2 500 mm ou da «linha posterior de referência do para-brisas», conforme o que se situar mais à frente. Excluiu-se o contacto da cabeça com os pilares A, a zona acima do para-brisas e a carenagem mas devem ser objeto de monitorização.</p> | <p>C</p> |  | <p>C</p> |  |  |  |  |  |  |          |  |  |
| <p><b>B3</b> Sistema de proteção frontal</p>          |                                   | <p>■</p>   | <p>X</p> |  | <p>X</p> |  |  |  |  |  |  | <p>A</p> |  |  |

|  |                            |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|--|----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|
| <b>B4</b> Travagem de emergência avançada para peões e ciclistas |                            |   | C |   |   | C |   |   |   |   |   |   |  |   |
| <b>B5</b> Aviso de colisão com ciclistas e peões                 |                            |   |   | B | B |   | B | B |   |   |   |   |  | B |
| <b>B6</b> Sistema de informação que anula o ângulo morto         |                            |   |   | B | B |   | B | B |   |   |   |   |  | B |
| <b>B7</b> <i>Deteção de obstáculos</i> em marcha-atrás           |                            |   | B | B | B | B | B | B | ■ | ■ | ■ | ■ |  | B |
| <b>B8</b> Visão para a frente                                    | Regulamento n.º 125 da ONU | Aplica-se aos veículos das categorias M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> | A |   |   | C |   |   |   |   |   |   |  |   |

|   |                           |  |   |                |                |                |                |                |   |   |   |   |   |   |
|---|---------------------------|--|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|---|---|---|---|---|
| <b>B9</b> Visão direta em pesados           |                           |  |   | D              | D              |                | D              | D              |   |   |   |   |   |   |
| <b>B10</b> Vidraças de segurança            | Regulamento n.º 43 da ONU |  | A | A              | A              | A              | A              | A              | A | A | A | A |   | A |
| <b>B11</b> Degelo/desembaciamento           |                           |  | A | A <sup>2</sup> | A <sup>2</sup> | A <sup>2</sup> | A <sup>2</sup> | A <sup>2</sup> |   |   |   |   |   |   |
| <b>B12</b> Lavagem/limpeza dos vidros       |                           |  | A | A <sup>3</sup> | A <sup>3</sup> | A <sup>3</sup> | A <sup>3</sup> | A <sup>3</sup> |   |   |   |   | A |   |
| <b>B13</b> Dispositivos para visão indireta | Regulamento n.º 46 da ONU |  | A | A              | A              | A              | A              | A              |   |   |   |   |   | A |
|   |                           |  |   |                |                |                |                |                |   |   |   |   |   |   |

**Requisitos em matéria de  
CHASSIS, TRAVAGEM, PNEUS E DIREÇÃO DE VEÍCULOS**

|  |  |  |                |                |                |                |                |                |   |   |   |   |  |  |
|--|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|---|---|---|--|--|
| <b>C1</b> Equipamento de direção                                     | Regulamento n.º 79 da ONU                                |  | A              | A              | A              | A              | A              | A              | A | A | A | A |  |  |
| <b>C2</b> <i>Sistema de</i> aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento n.º 130 da ONU                               |  |                | A <sup>4</sup> | A <sup>4</sup> |                | A <sup>4</sup> | A <sup>4</sup> |   |   |   |   |  |  |
| <b>C3</b> <i>Sistema de</i> manutenção na faixa de emergência        |  |  | B <sup>6</sup> |                |                | B <sup>6</sup> |                |                |   |   |   |   |  |  |
| <b>C4</b> Travagem   | Regulamento n.º 13 da ONU<br>Regulamento n.º 13-H da ONU |  | A              | A              | A              | A              | A              | A              | A | A | A | A |  |  |

|   |   |  |   |                |                |   |                |                |   |   |   |   |   |   |  |
|---|---|--|---|----------------|----------------|---|----------------|----------------|---|---|---|---|---|---|--|
| <b>C5</b> Substituição de peças de travagem                   | Regulamento n.º 90 da ONU                               |  | X | X              | X              | X | X              | X              | X | X | X | X | X | A |  |
| <b>C6</b> Sistemas de assistência à travagem                  | Regulamento n.º 139 da ONU                              |  | A |                |                | A |                |                |   |   |   |   |   |   |  |
| <b>C7</b> Controlo da estabilidade                            | Regulamento n.º 13 da ONU<br>Regulamento n.º 140 da ONU |  | A | A              | A              | A | A              | A              | A | A | A | A | A |   |  |
| <b>C8</b> Travagem de emergência avançada em veículos pesados | Regulamento n.º 131 da ONU                              |  |   | A <sup>4</sup> | A <sup>4</sup> |   | A <sup>4</sup> | A <sup>4</sup> |   |   |   |   |   |   |  |

|   |  |  |                |   |   |                |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|--|--|----------------|---|---|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <b>C9</b> Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros    |  |  | B              |   |   | B              |   |   |   |   |   |   |   |   |
| <b>C10</b> Segurança e desempenho ambiental dos pneus             | Regulamento n.º 30 da ONU<br>Regulamento n.º 54 da ONU<br>Regulamento n.º 117 da ONU | <i>Deve também ser assegurado um procedimento de ensaio para pneus usados; aplicam-se as datas constantes da nota C.</i> | X              | X | X | X              | X | X | X | X | X | X | X | A |
| <b>C11</b> Rodas sobressalentes e sistemas de rodagem sem pressão | Regulamento n.º 64 da ONU  |  | A <sup>1</sup> |   |   | A <sup>1</sup> |   |   |   |   |   |   |   |   |

|   |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <b>C12</b> Pneus recauchutados                                  | Regulamento n.º 108 da ONU<br>Regulamento n.º 109 da ONU |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | A |
| <b>C13</b> Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros | Regulamento n.º 141 da ONU                               | Aplica-se aos veículos das categorias M <sub>1</sub> <i>com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg</i> e N <sub>1</sub> . | A |   |   | B |   |   |   |   |   |   |   |   |
| <b>C14</b> Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados  |  |  |   | B | B |   | B | B |   |   | B | B |   |   |



|   |                            |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|---|----------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|
| <b>C15</b> Montagem de pneus  | Regulamento n.º 142 da ONU | É aplicável a todas as categorias de veículos. | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |  |   |
| <b>C16</b> Rodas de substituição  | Regulamento n.º 124 da ONU |  | X |   |   | X |   |   | X | X |   |   |  | B |
| <b>Requisitos em matéria de</b>   |                            |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
| <b><i>D PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS</i></b> |                            |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
| <b>D1</b> Aviso sonoro  | Regulamento n.º 28 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A |   |   |   |   |  | A |

|   |   |  |          |                |                |          |                |                |   |   |   |   |          |          |
|---|---|--|----------|----------------|----------------|----------|----------------|----------------|---|---|---|---|----------|----------|
| <b>D2</b> Interferência rádio<br>(compatibilidade<br>eletromagnética)                                   | Regulamento n.º 10<br>da ONU  |  | A        | A              | A              | A        | A              | A              | A | A | A | A | A        | A        |
| <b>D3</b> Proteção contra a<br>utilização não<br>autorizada, sistemas<br>de imobilização e de<br>alarme | Regulamento n.º 18<br>da ONU<br>Regulamento n.º 97<br>da ONU<br>Regulamento n.º 116<br>da ONU |  | A        | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A        | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> |   |   |   |   | A        | A        |
| <b>D4</b> <i>Proteção de veículos<br/>contra ataques<br/>cibernéticos</i>                               |   |  | <b>B</b> | <b>B</b>       | <b>B</b>       | <b>B</b> | <b>B</b>       | <b>B</b>       |   |   |   |   | <b>B</b> | <b>B</b> |

|  |                            |  |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |   |   |
|--|----------------------------|--|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|
| <b>D5</b> Indicador de velocidade                              | Regulamento n.º 39 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |   |   |
| <b>D6</b> Conta-quilómetros                                    | Regulamento n.º 39 da ONU  |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |   |   |
| <b>D7</b> Dispositivos de limitação da velocidade              | Regulamento n.º 89 da ONU  |  |   | A | A |   | A | A |  |  |  |  |   | A |
| <b>D8</b> Controlo inteligente da velocidade                   |                            |  | B | B | B | B | B | B |  |  |  |  | B |   |
| <b>D9</b> Identificação dos comandos, avisadores e indicadores | Regulamento n.º 121 da ONU |  | A | A | A | A | A | A |  |  |  |  |   |   |

|   |                            |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|---|----------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|
| <b>D10</b> Sistemas de aquecimento              | Regulamento n.º 122 da ONU |  | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |  | A |
| <b>D11</b> Dispositivos de sinalização luminosa | Regulamento n.º 4 da ONU   |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|   | Regulamento n.º 6 da ONU   |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|   | Regulamento n.º 7 da ONU   |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|   | Regulamento n.º 19 da ONU  |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |  | A |
|   | Regulamento n.º 23 da ONU  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|   | Regulamento n.º 38 da ONU  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|   | Regulamento n.º 77 da ONU  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|   | Regulamento n.º 87 da ONU  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |   |

|  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  | Regulamento n.º 91<br>da ONU |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   |                                       |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |
|---|---------------------------------------|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|
| <b>D12</b> Dispositivos de<br>iluminação rodoviária | Regulamento n.º 31<br>da ONU          |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |
|   | Regulamento n.º 98<br>da ONU          |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |
|   | Regulamento n.º 112<br>da ONU         | X | X | X | X | X | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | A |
|   | <b>Regulamento n.º 119<br/>da ONU</b> |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |
| Regulamento n.º 123<br>da ONU                       |                                       |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |

|   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <b>D13</b> Dispositivos<br>retrorefletores  | Regulamento n.º 3 da<br>ONU<br><b>Regulamento n.º 104<br/>da ONU</b>                          |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | A |
| <b>D14</b> Fontes luminosas   | Regulamento n.º 37<br>da ONU<br>Regulamento n.º 99<br>da ONU<br>Regulamento n.º 128<br>da ONU |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | A |
| <b>D15</b> Instalação de<br>sinalização luminosa,<br>iluminação rodoviária e<br>dispositivos<br>retrorefletores | Regulamento n.º 48<br>da ONU  |  | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |   |

|   |                           |                      |                |                |                |                |                |                |   |   |   |   |  |   |
|---|---------------------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|---|---|---|--|---|
| <b>D16</b> Sinal de travagem de emergência  |                           |                      | B              | B              | B              | B              | B              | B              | ■ | ■ | ■ | ■ |  |   |
| <b>D17</b> Lava-faróis  | Regulamento n.º 45 da ONU |                      | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> |   |   |   |   |  | A |
| <b>D18</b> Indicador de mudança de velocidade                                       |                           |                      | A              |                |                |                |                |                |   |   |   |   |  |   |
| <b>Requisitos em matéria de</b>   |                           |                      |                |                |                |                |                |                |   |   |   |   |  |   |
| <b>E COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA</b>                                     |                           |                      |                |                |                |                |                |                |   |   |   |   |  |   |
| <b>E1</b> Instalação de dispositivos de bloqueio da condução sob o efeito de álcool |                           | <b>EN 50436:2016</b> | B              | B              | B              | B              | B              | B              |   |   |   |   |  |   |



|   |  |   |                |                |                |                |                |                |  |  |  |  |  |   |
|---|--|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--|--|--|--|---|
| <i>E2 Avisador da sonolência e da atenção do condutor</i> |  |   | B              | B              | B              | B              | B              | B              |  |  |  |  |  |   |
| <i>E3 Avisador avançado da distração do condutor</i>      |  | Evitar a distração por meios técnicos também pode ser uma alternativa | C              | C              | C              | C              | C              | C              |  |  |  |  |  |   |
| <i>E4 Sistema de controlo da atenção do condutor</i>      |  |   | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> |  |  |  |  |  |   |
| <i>E5 Registo de eventos</i>                              |  |   | B              | <b>D</b>       | <b>D</b>       | B              | <b>D</b>       | <b>D</b>       |  |  |  |  |  | B |

|  |  |  |                |                |                |                |                |                |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>E6</b> Sistemas de substituição do controlo do condutor   |  |  | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> |  |  |  |  |  |  |
| <b>E7</b> Sistemas concebidos para fornecer ao veículo informações sobre o estado do mesmo e da zona circundante |  |  | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> | B <sup>5</sup> |  |  |  |  |  |  |
| <b>E8</b> Comboios de veículos   |  |  | I              | B <sup>I</sup> | B <sup>I</sup> | I              | B <sup>I</sup> | B <sup>I</sup> |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |                |                |                |                |                |                |  |  |  |  |  |  |

**Requisitos em matéria de  
CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO**

|   |                           |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |
|---|---------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|
| <b>F1</b> Espaço para chapa de matrícula      |                           |  | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |  |  |
| <b>F2</b> Movimento em marcha-atrás           |                           |  | A | A | A | A | A | A |   |   |   |   |   |  |  |
| <b>F3</b> Fechos e dobradiças de portas       | Regulamento n.º 11 da ONU |  | A |   |   | A | ■ | ■ |   |   |   |   |   |  |  |
| <b>F4</b> Degraus de acesso, pegas e estribos |                           |  | A |   |   | A | A | A |   |   |   |   |   |  |  |

|  |                           |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |
|--|---------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|
| <b>F5</b> Saliências exteriores                                    | Regulamento n.º 26 da ONU |  | A |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |
| <b>F6</b> Saliências exteriores das cabinas de veículos comerciais | Regulamento n.º 61 da ONU |  |   |   |   | A | A | A |   |   |   |   |  |  |  |
| <b>F7</b> Chapa regulamentar e número de identificação do veículo  |                           |  | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |  |  |  |
| <b>F8</b> Dispositivos de reboque                                  |                           |  | A | A | A | A | A | A |   |   |   |   |  |  |  |

|                                  |   |  |                |                |                |                |                |                |   |   |   |   |   |   |
|----------------------------------|---|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|---|---|---|---|---|
| <b>F9</b> Recobrimento das rodas |   |  | A              |                |                |                |                |                |   |   |   |   |   |   |
| <b>F10</b> Sistemas antiprojeção |   |  |                |                |                | A              | A              | A              | A | A | A | A |   |   |
| <b>F11</b> Massas e dimensões    |   |  | A              | A              | A              | A              | A              | A              | A | A | A | A |   |   |
| <b>F12</b> Engates mecânicos     | Regulamento n.º 55 da ONU<br>Regulamento n.º 102 da ONU |  | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A <sup>1</sup> | A | A | A | A | A | A |

|   |                            |  |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|---|----------------------------|--|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|--|---|
| <b>F13</b> Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas | Regulamento n.º 105 da ONU |  |   |   |  | A | A | A | A | A | A | A |  |   |
| <b>F14</b> Construção geral de autocarros                             | Regulamento n.º 107 da ONU |  | A | A |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
| <b>F15</b> Resistência da superestrutura em autocarros                | Regulamento n.º 66 da ONU  |  | A | A |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |
| <b>F16</b> Inflamabilidade em autocarros                              | Regulamento n.º 118 da ONU |  |   | A |  |   |   |   |   |   |   |   |  | A |

*Notas sobre o quadro*

A: Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[■ *data de aplicação do presente regulamento*]

B: Data de recusa da concessão de homologação UE:

[■ *data de aplicação do presente regulamento*]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[■ *24 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento*]

C: Data de recusa da concessão de homologação UE:

[**24** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[**48** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

D: Data de recusa da concessão de homologação UE:

[**42** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[**78** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]



X: O componente ou unidade técnica em questão é aplicável às categorias de veículos indicadas.

<sup>1</sup> A conformidade é exigida se existirem.

<sup>2</sup> Os veículos desta categoria devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.

<sup>3</sup> Os veículos desta categoria devem ser equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do para-brisas.

4 Estão isentos os seguintes veículos:

- veículos de tração de semirreboques da categoria N<sub>2</sub> com uma massa superior a 3,5 toneladas mas não superior a oito toneladas;
- veículos das categorias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> das classes A, I e II, tal como definido no ponto 2.1 do Regulamento n.º 107 da ONU;
- autocarros articulados da categoria M<sub>3</sub> das classes A, I e II, tal como definido no ponto 2.1 do Regulamento n.º 107 da ONU;
- veículos todo-o-terreno das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;
- veículos para fins especiais das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>; e
- veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> com mais de três eixos.

5 A conformidade é exigida em caso de veículos automatizados.

6 ***No caso dos veículos a motor equipados com sistemas hidráulicos de direção assistida, aplicam-se as datas da nota C. Estes veículos deverão ser alternativamente equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem.***

## ANEXO III

### Alterações ao anexo II do Regulamento (UE) 2018/858

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado do seguinte modo:

1) No quadro da Parte I, na entrada relativa ao elemento 3A, a referência na terceira coluna ao «Regulamento (CE) n.º 661/2009» passa a ter a seguinte redação:

«Regulamento (UE) 2019/...\*+»

---

\* Regulamento (UE) 2019/... do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...], relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 [JO..., p...]

e todas as referências posteriores ao «Regulamento (CE) n.º 661/2009» em todo o anexo II são substituídas por uma referência ao «Regulamento (UE) 2019/...», salvo disposição em contrário nas disposições seguintes do presente anexo;

2) A parte I é alterada do seguinte modo:

(a) O quadro é alterado do seguinte modo:

i) é inserida a seguinte entrada no local previsto pela numeração dos elementos:

---

+ [SP: Inserir os elementos pertinentes no texto e na nota de rodapé.]

|      |                                       |   |   |  |  |     |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------|---|---|--|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|
| «55A | Colisão lateral<br>contra um<br>poste | Regulamento<br>(UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento<br>n.º 135 da<br>ONU | X |  |  | X»; |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------|---|---|--|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|

ii) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                       |   |   |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |     |
|-----|-----------------------|---|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|-----|
| «58 | Proteção dos<br>peões | Regulamento<br>(UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento<br>n.º 127 da<br>ONU | X |  |  | X |  |  |  |  |  |  |  | X»; |
|-----|-----------------------|---|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|-----|

iii) as entradas relativas aos elementos 62 e 63 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                      |
|-----|-------------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 134 da ONU | X                 | X                 | X                 | X                 | X                 | X                 |                   |                   |                   |                   | X                    |
| 63  | Segurança geral         | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup>                               | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> »; |

iv) as entradas relativas aos elementos 65 e 66 passam a ter a seguinte redação:

|     |  |  |  |   |   |  |   |   |  |  |  |  |  |
|-----|--|--|--|---|---|--|---|---|--|--|--|--|--|
| «65 | Sistema avançado de travagem de emergência | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 131 da ONU |  | X | X |  | X | X |  |  |  |  |  |
|-----|--|--|--|---|---|--|---|---|--|--|--|--|--|

|    |   |  |  |   |   |  |   |     |  |  |  |  |  |  |
|----|---|--|--|---|---|--|---|-----|--|--|--|--|--|--|
| 66 | Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 130 da ONU |  | X | X |  | X | X»; |  |  |  |  |  |  |
|----|---|--|--|---|---|--|---|-----|--|--|--|--|--|--|

b) As notas explicativas são alteradas do seguinte modo:

i) as notas explicativas 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«<sup>(3)</sup> A instalação da função de estabilidade do veículo é exigida em conformidade com o artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>

<sup>(4)</sup> A instalação de um sistema de controlo eletrónico da estabilidade é exigida em conformidade com o artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>

ii) a nota explicativa 9A passa a ter a seguinte redação:

<sup>(9A)</sup> A instalação de um sistema de controlo da pressão dos pneus é exigida em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>»;

iii) a nota explicativa 15 passa a ter a seguinte redação:

«<sup>(15)</sup> A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup> é obrigatória. No entanto, a homologação nos termos do presente elemento específico não está prevista, uma vez que representa apenas a recolha de elementos isolados mencionados noutra parte do quadro e que fazem referência ao Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>»;

3) No apêndice 1 da parte I, o quadro 1 é alterado do seguinte modo:

a) A entrada relativa ao elemento 46A passa a ter a seguinte redação:

|      |                    |  |  |     |
|------|--------------------|--|--|-----|
| «46A | Montagem dos pneus | Regulamento (UE) 2019/...+<br><br>Regulamento n.º 142 da ONU |  | B»; |
|------|--------------------|--|--|-----|

b) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                    |  |  |   |
|-----|--------------------|--|--|---|
| «58 | Proteção dos peões | Regulamento (UE) 2019/...+<br><br>Regulamento n.º 127 da ONU |  | <b>C</b><br><br><i>Data de recusa da concessão de homologação UE:</i><br><br><i>[42 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]</i><br><br><i>Data de proibição do registo de veículos:</i><br><br><i>[144 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento];</i> |
|-----|--------------------|--|--|---|

c) as entradas relativas aos elementos 62 e 63 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |  |  |
|-----|-------------------------|--|--|--|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º 134 da ONU |  | X  |
| 63  | Segurança geral         | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup>                                   |  | A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup> é obrigatória. No entanto, a homologação nos termos do presente elemento específico não está prevista, uma vez que representa apenas a recolha de elementos isolados mencionados noutra parte do quadro e que fazem referência ao Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup> .»; |



4) Nas notas explicativas do quadro 1 do apêndice 1, é suprimido o último número;

5) No apêndice 1 da parte I, o quadro 2 é alterado do seguinte modo:

a) A entrada relativa ao elemento 46A passa a ter a seguinte redação:

|      |                    |  |  |     |
|------|--------------------|--|--|-----|
| «46A | Montagem dos pneus | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º 142 da ONU |  | B»; |
|------|--------------------|--|--|-----|

b) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                    |  |  |   |
|-----|--------------------|--|--|---|
| «58 | Proteção dos peões | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º 127 da ONU |  | <b>C</b><br><br><i>Data de recusa da concessão de homologação UE:</i><br><br><i>[42 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]</i><br><br><i>Data de proibição do registo de veículos:</i><br><br><i>[144 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento];</i> |
|-----|--------------------|--|--|---|

c) As entradas relativas aos elementos 62 e 63 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |  |  |
|-----|-------------------------|--|--|--|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º 134 da ONU |  | X  |
| 63  | Segurança geral         | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup>                                   |  | A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup> é obrigatória. No entanto, a homologação nos termos do presente elemento específico não está prevista, uma vez que representa apenas a recolha de elementos isolados mencionados noutra parte do quadro e que fazem referência ao Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup> .»; |

6) No apêndice 2 da parte I, o ponto 4 é alterado do seguinte modo:

a) O quadro intitulado «Parte I: Veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub>» é alterado do seguinte modo:

i) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |  |   |
|-----|--|---|
| «58 | Regulamento n.º 127 da ONU<br>Regulamento (UE) 2019/...+<br>(Proteção dos peões) | Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas.<br><br>São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU.<br><br>Um sistema de proteção frontal deve ser parte integrante do veículo e, por conseguinte, conforme com os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU ou ser homologado enquanto unidade técnica»; |
|-----|--|---|

ii) é inserida a seguinte entrada no local previsto pela numeração dos elementos:

|     |   |  |
|-----|---|--|
| «62 | Regulamento n.º 134 da ONU<br>Regulamento (UE) 2019/...+<br>(Sistema para hidrogénio) | São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 134 da ONU.<br><br>Em alternativa, deve demonstrar-se que o veículo cumpre:<br><br>- Requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 79/2009 na sua versão aplicável em [ data imediatamente antes da data de aplicação do presente regulamento];<br><br>- Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japão);<br><br>- GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China);<br><br>- 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<br><br>- SAE J2578 – Segurança geral em veículos com pilha de combustível»; |
|-----|---|--|

b) O quadro intitulado «Parte II Veículos pertencentes à categoria N<sub>1</sub>» é alterado do seguinte modo:

i) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |  |   |
|-----|--|---|
| «58 | Regulamento n.º 127 da ONU<br>Regulamento (UE) 2019/...+<br>(Proteção dos peões) | Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas.<br><br>São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU.<br><br>Um sistema de proteção frontal deve ser parte integrante do veículo e, por conseguinte, conforme com os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU ou ser homologado enquanto unidade técnica»; |
|-----|--|---|

ii) é inserida a seguinte entrada no local previsto pela numeração dos elementos:

|     |   |  |
|-----|---|--|
| «62 | Regulamento n.º 134 da ONU<br>Regulamento (UE) 2019/...+<br>(Sistema para hidrogénio) | São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 134 da ONU.<br><br>Em alternativa, deve demonstrar-se que o veículo cumpre:<br><br>- Requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 79/2009 na sua versão aplicável em [ data imediatamente antes da data de aplicação do presente regulamento];<br><br>- Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japão);<br><br>- GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China);<br><br>- 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<br><br>- SAE J2578 – Segurança geral em veículos com pilha de combustível»; |
|-----|---|--|

7) Na parte II, no quadro, são suprimidas as entradas para os pontos 58, 65 e 66;

8) A parte III é alterada do seguinte modo:

a) No apêndice 1, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                    |  |   |     |  |  |
|-----|--------------------|--|---|-----|--|--|
| «58 | Proteção dos peões | Regulamento<br>(UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º<br>127 da ONU | X | X»; |  |  |
|-----|--------------------|--|---|-----|--|--|

ii) as entradas relativas aos elementos 62 e 63 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |                   |                   |                   |                      |
|-----|-------------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento<br>(UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º<br>134 da ONU | X                 | X                 | X                 | X                    |
| 63  | Segurança geral         | Regulamento<br>(UE) 2019/... <sup>+</sup>                                      | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> »; |



iii) as entradas relativas aos elementos 65 e 66 passam a ter a seguinte redação:

|     |   |  |  |  |               |                 |
|-----|---|--|--|--|---------------|-----------------|
| «65 | Sistema avançado de travagem de emergência          | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 131 da ONU |  |  | Não aplicável | Não aplicável   |
| 66  | Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 130 da ONU |  |  | Não aplicável | Não aplicável»; |

b) No apêndice 2, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) é inserida a seguinte entrada no local previsto pela numeração dos elementos:

|      |                                 |  |               |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------|--|---------------|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| «55A | Colisão lateral contra um poste | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 135 da ONU | Não aplicável |  |  | Não aplicável»; |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------|--|---------------|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

ii) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                    |  |               |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |
|-----|--------------------|--|---------------|--|--|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|
| «58 | Proteção dos peões | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 127 da ONU | Não aplicável |  |  |  |  | Não aplicável»; |  |  |  |  |  |
|-----|--------------------|--|---------------|--|--|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|

iii) as entradas relativas aos elementos 62 e 63 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                      |
|-----|-------------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 134 da ONU | X                 | X                 | X                 | X                 | X                 | X                 |                   |                   |                   |                   |                      |
| 63  | Segurança geral         | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup>                               | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> »; |

iv) as entradas relativas aos elementos 65 e 66 passam a ter a seguinte redação:

|     |   |  |               |               |               |                 |  |  |  |  |  |  |
|-----|---|--|---------------|---------------|---------------|-----------------|--|--|--|--|--|--|
| «65 | Sistema avançado de travagem de emergência          | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 131 da ONU | Não aplicável | Não aplicável | Não aplicável | Não aplicável   |  |  |  |  |  |  |
| 66  | Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 130 da ONU | Não aplicável | Não aplicável | Não aplicável | Não aplicável»; |  |  |  |  |  |  |

c) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

i) no quadro, é inserida a seguinte entrada no local previsto pela numeração dos elementos:

|      |                                 |  |                 |
|------|---------------------------------|--|-----------------|
| «55A | Colisão lateral contra um poste | Regulamento (UE) 2019/...+<br>Regulamento n.º 135 da ONU | Não aplicável»; |
|------|---------------------------------|--|-----------------|

ii) no quadro, a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                    |  |     |
|-----|--------------------|--|-----|
| «58 | Proteção dos peões | Regulamento (UE) 2019/...+<br>Regulamento n.º 127 da ONU | G»; |
|-----|--------------------|--|-----|

iii) no quadro, as entradas relativas aos elementos 62 e 63 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |         |
|-----|-------------------------|--|---------|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/...+<br>Regulamento n.º 134 da ONU | X       |
| 63  | Segurança geral         | Regulamento (UE) 2019/...+                               | X(15)»; |

iv) é aditado o seguinte ponto:

«5. Os pontos 1 a 4.2 são igualmente aplicáveis aos veículos da categoria M<sub>1</sub> que não são classificados como veículos para fins especiais mas permitem acesso a cadeiras de rodas.»;

d) No apêndice 4, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) é inserida a seguinte entrada no local previsto pela numeração dos elementos:

|      |                                       |   |  |  |     |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------|---|--|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|
| «55A | Colisão lateral<br>contra um<br>poste | Regulamento<br>(UE) 2019/...+<br>Regulamento<br>n.º 135 da<br>ONU |  |  | A»; |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------|---|--|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|

ii) a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

|     |                    |  |  |  |     |  |  |  |  |  |  |  |
|-----|--------------------|--|--|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|
| «58 | Proteção dos peões | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º 127 da ONU |  |  | A»; |  |  |  |  |  |  |  |
|-----|--------------------|--|--|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|

iii) as entradas relativas aos elementos 62, 63, 65 e 66 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |
|-----|-------------------------|--|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br><br>Regulamento n.º 134 da ONU | X | X | X | X | X |  |  |  |  |  |
|-----|-------------------------|--|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|

|    |   |  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|----|---|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 63 | Segurança geral                                     | Regulamento (UE) 2019/...+                               | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> |
| 65 | Sistema avançado de travagem de emergência          | Regulamento (UE) 2019/...+<br>Regulamento n.º 131 da ONU | Não aplicável     | Não aplicável     |                   | Não aplicável     | Não aplicável     |                   |                   |                   |                   |                   |
| 66 | Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento (UE) 2019/...+<br>Regulamento n.º 130 da ONU | Não aplicável     | Não aplicável     |                   | Não aplicável     | Não aplicável»;   |                   |                   |                   |                   |                   |

e) No apêndice 5, no quadro, as entradas relativas aos elementos 62, 63, 65 e 66 passam a ter a seguinte redação:

|     |   |  |                   |
|-----|---|--|-------------------|
| «62 | Sistema para hidrogénio                             | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 134 da ONU | X                 |
| 63  | Segurança geral                                     | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup>                               | X <sup>(15)</sup> |
| 65  | Sistema avançado de travagem de emergência          | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 131 da ONU | Não aplicável     |
| 66  | Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 130 da ONU | Não aplicável»;   |

f) No apêndice 6, no quadro, as entradas relativas aos elementos 62, 63, 65 e 66 passam a ter a seguinte redação:

|     |                         |  |   |  |
|-----|-------------------------|--|---|--|
| «62 | Sistema para hidrogénio | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 134 da ONU | X |  |
|-----|-------------------------|--|---|--|



|    |   |  |                   |                   |
|----|---|--|-------------------|-------------------|
| 63 | Segurança geral                                     | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup>                               | X <sup>(15)</sup> | X <sup>(15)</sup> |
| 65 | Sistema avançado de travagem de emergência          | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 131 da ONU | Não aplicável     |                   |
| 66 | Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem | Regulamento (UE) 2019/... <sup>+</sup><br>Regulamento n.º 130 da ONU | Não aplicável»;   |                   |

g) As notas explicativas são alteradas do seguinte modo:

i) a nota explicativa relativa a X passa a ter a seguinte redação:

«X São aplicáveis os requisitos estabelecidos no ato regulamentar aplicável.»;

ii) as notas explicativas 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«<sup>(3)</sup> A instalação da função de estabilidade do veículo é exigida em conformidade com o artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>

<sup>(4)</sup> A instalação de um sistema de controlo eletrónico da estabilidade é exigida em conformidade com o artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>»;

iii) a nota explicativa 9A passa a ter a seguinte redação:

«<sup>(9A)</sup> Aplicável unicamente se os veículos estiverem equipados com equipamento abrangido pelo Regulamento n.º 64 da ONU. No entanto, o sistema de controlo da pressão dos pneus é obrigatório em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup>»;

iv) a nota explicativa 15 passa a ter a seguinte redação:

«<sup>(15)</sup> A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/...<sup>+</sup> é obrigatória. No entanto, a homologação nos termos do presente elemento específico não está prevista, uma vez que representa apenas a recolha de elementos isolados mencionados noutra parte do quadro pertinente.»;

v) as notas explicativas 16 e 17 são suprimidas.

I

## ANEXO IV

Disposições transitórias a que se refere o artigo 16.º, n.º 3

| Regulamento da ONU | Requisitos específicos   | Data-limite para o registo de veículos não conformes, bem como a venda ou a entrada em circulação de componentes não conformes <sup>(1)</sup> |
|--------------------|--|---|
| 117                | Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento | 30 de abril de 2023   |
|                    | Os pneus da classe C3 devem cumprir os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento            |   |

---

### *Notas sobre o quadro*

- (<sup>1</sup>) As datas estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 661/2009 no que respeita aos modelos de veículo, sistema e componente conformes com os requisitos enunciados na sua versão aplicável em [ data imediatamente anterior à data de aplicação do presente regulamento] e no Regulamento (CE) n.º 78/2009 no que respeita aos modelos de veículo e sistemas conformes com os requisitos enunciados na sua versão aplicável em [ data imediatamente anterior à data de aplicação do presente regulamento].

Or. en