

I

(Atos legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2019/2144 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 27 de novembro de 2019

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 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (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) n.º 2015/166 da Comissão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ estabelece as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis à homologação de todos os 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 de desempenho ambiental.
- (2) O presente regulamento constitui um ato regulamentar para efeitos do procedimento de homologação previsto no Regulamento (UE) 2018/858. Por conseguinte, o anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 deverá ser alterado. As disposições administrativas do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo as disposições relativas a medidas corretivas e sanções, são plenamente aplicáveis ao presente regulamento.

⁽¹⁾ JO C 440 de 6.12.2018, p. 90.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 16 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 8 de novembro de 2019.

⁽³⁾ Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

- (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 se manteve constante nos últimos quatro anos. Além disso, as colisões provocam anualmente 135 000 feridos graves ⁽⁴⁾. A União deverá 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 evitar mortes e feridos entre os utentes da estrada vulneráveis, designadamente ciclistas e peões, a fim de proteger os utentes da estrada que se encontram fora dos veículos. Na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixarão 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.
- (4) As disposições relativas à homologação deverão 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, em geral, entre os utentes da estrada vulneráveis contam-se também 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 alvo de ensaios específicos para o efeito. Os requisitos técnicos previstos no presente regulamento 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 que utilizam soluções de mobilidade pessoal 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 de vítimas mortais, é necessário introduzir um conjunto de novas tecnologias.
- (6) No contexto do Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾, 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 de instalação de outros dispositivos de segurança avançados. Com base nessas avaliações, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 12 de 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 que poderiam ser eficazes para reduzir os acidentes rodoviários, bem como a mortalidade e os ferimentos graves por estes provocados.
- (7) A fim de garantir a neutralidade tecnológica, os requisitos de desempenho deverão permitir tanto os sistemas diretos de controlo da pressão dos pneus como os indiretos.
- (8) Os sistemas avançados para veículos 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 concebidos de forma a serem práticos para os utilizadores. Por conseguinte, os fabricantes de veículos deverão 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 desses sistemas e dessas características 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 os avisos de segurança utilizados para assistir a condução deverão ser facilmente perceptíveis para todos os condutores, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência.
- (10) Os sistemas avançados de travagem de emergência, 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. Além disso, alguns destes sistemas de segurança servem de base a tecnologias que serão igualmente utilizadas na projeção de 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, deverão ser estabelecidas a nível da União

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

⁽⁵⁾ 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).

regras e procedimentos de ensaio harmonizados para a homologação de veículos no que diz respeito aos sistemas dessa natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas. O progresso tecnológico desses sistemas deverá ser tido em conta em todas as avaliações da legislação em vigor, a fim de assegurar que esta se mantém atual, no respeito rigoroso dos princípios da privacidade e da proteção dos dados, e para 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) Deverá 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, a marcações rodoviárias contraditórias temporárias em zonas de obras e a sinais de trânsito enganadores, defeituosos ou à falta de sinalização rodoviária. Essa funcionalidade de desativação deverá estar sob o controlo do condutor. A funcionalidade deverá permitir que a adaptação inteligente da velocidade esteja desativada durante o tempo que for necessário e que possa ser facilmente reativada 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 poder saber a qualquer momento se o sistema está ativado ou desativado.
- (12) É amplamente reconhecido que os cintos de segurança constituem um dos dispositivos de segurança mais importantes e eficazes dos veículos. Por conseguinte, 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 esse motivo, a partir de 2014, o avisador de cinto de segurança desapertado passou a ser obrigatório para o banco do condutor em todos os automóveis novos de passageiros por força do Regulamento (CE) n.º 661/2009, em aplicação do Regulamento n.º 16 da Organização das Nações Unidas (ONU), que estabeleceu as disposições técnicas pertinentes. Na sequência da alteração do referido regulamento da ONU para ter em conta o progresso técnico, é obrigatório equipar todos os bancos dianteiros e traseiros dos veículos das categorias M₁ e N₁, assim como todos os bancos dianteiros dos veículos das categorias N₂, N₃, M₂ e M₃, com avisadores de cinto de segurança desapertado, a partir de 1 de setembro de 2019, para os novos modelos de veículos a motor, 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 à sua recolha, armazenagem e recuperabilidade, durante um curto espaço de tempo antes, durante e imediatamente após uma colisão (por exemplo, desencadeada pelo acionamento do airbag) constitui um passo importante para obter dados mais precisos e rigorosos sobre os acidentes. Por conseguinte, dever-se-á exigir que todos os veículos a motor estejam equipados com tais aparelhos 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 permitir a identificação do proprietário ou do detentor de um dado veículo com base nos dados armazenados.
- (14) O tratamento de dados pessoais, como as informações sobre o condutor processadas em aparelhos de registo de eventos ou informações sobre a sonolência e a atenção do condutor ou sobre a sua distração, deverá ser efetuado em conformidade com o direito da União em matéria de proteção de dados, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾. Os aparelhos de registo de eventos deverão funcionar num sistema em circuito fechado, em que os dados armazenados sejam substituídos, e que não permita a identificação do veículo ou do detentor. Por outro lado, o avisador da sonolência e da atenção do condutor ou o avisador avançado da distração do condutor não deverão gravar continuamente nem conservar quaisquer outros dados além dos necessários para os fins para os quais são recolhidos ou de outra forma tratados 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 estabelecidas no Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾.
- (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 deverão desativar-se e informar o condutor da desativação. Se não se desativarem automaticamente, deverá ser possível desligá-los manualmente. Essa desativação deverá ser temporária e durar apenas durante o período em que o sistema não está totalmente operacional. Os condutores podem também

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

necessitar de contrair o sistema avançado de travagem de emergência ou o sistema de apoio à manutenção na faixa de emergência, sempre que o seu funcionamento possa representar um risco maior ou causar um dano. Deste modo dever-se-á garantir que os veículos estejam permanentemente sob o controlo do condutor. No entanto, esses sistemas poderão também reconhecer os casos em que o condutor esteja incapacitado e, por conseguinte, seja necessária uma intervenção do sistema para evitar que um acidente seja mais grave do que seria sem essa intervenção.

- (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 deverão ser suprimidas e toda a gama de requisitos de sistemas avançados para veículos deverá ser aplicada a tais veículos.
- (17) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 simplificou significativamente a legislação da União, tendo substituído 38 diretivas por regulamentos equivalentes da ONU, que são obrigatórios por força da Decisão 97/836/CE do Conselho ⁽⁸⁾. A fim de alcançar uma maior simplificação, é conveniente substituir mais regras da União por regulamentos da ONU em vigor, de aplicação obrigatória na União. Além disso, a Comissão deverá promover e apoiar o trabalho em curso ao nível da ONU a fim de estabelecer, sem demora e de acordo com os mais elevados padrões de segurança rodoviária disponíveis, os requisitos técnicos para a homologação dos sistemas de segurança para veículos previstos no presente regulamento.
- (18) Os regulamentos da ONU e as alterações desses regulamentos que a União aprovou ou que aplica, nos termos da Decisão 97/836/CE, deverão ser integrados na legislação da União em matéria de homologação de veículos. Por conseguinte, deverão ser delegados na Comissão poderes para alterar a lista de regulamentos da ONU de aplicação obrigatória, de modo a assegurar que essa lista se mantém atualizada.
- (19) O Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁹⁾ estabelece requisitos para a proteção dos peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis, sob a forma de testes de conformidade e valores-limite aplicáveis à homologação de veículos no que diz respeito à sua estrutura dianteira e à homologação de sistemas de proteção frontal (por exemplo, barras de proteção frontal). Desde a adoção do Regulamento (CE) n.º 78/2009, avançou-se, no âmbito da ONU, no desenvolvimento dos requisitos técnicos e dos procedimentos de ensaio de veículos, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento n.º 127 da ONU, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor no que diz respeito ao seu desempenho em termos de segurança dos peões (a seguir designado «Regulamento n.º 127 da ONU») é igualmente aplicável na União no que respeita à homologação dos veículos a motor.
- (20) Na sequência da adoção do Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁰⁾, avançou-se, no âmbito da ONU, no desenvolvimento dos requisitos técnicos e dos procedimentos de ensaio para a homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e dos sistemas para hidrogénio e respetivos componentes, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento n.º 134 da ONU, 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) ⁽¹¹⁾ (a seguir designado «Regulamento n.º 134 da ONU») é igualmente aplicável na União no que respeita à homologação dos sistemas de hidrogénio para veículos a motor. Além desses requisitos, deverão ser estabelecidos a nível da União critérios para a qualidade dos materiais e dos recetáculos 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 deverão ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.

⁽⁸⁾ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997 tendo em vista a adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas relativo à adoção de normas técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, ao equipamento e às partes que possam ser montados e/ou utilizados em veículos de rodas e às condições para o reconhecimento recíproco de homologações concedidas com base nessas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ JO L 129 de 17.5.2019, p. 43.

- (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 envolvem 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, a partir do lugar do motorista, de peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis, reduzindo tanto quanto possível os ângulos mortos na dianteira e nas laterais do motorista. Deverão ser tidas em conta as especificidades das diferentes categorias de veículos.
- (23) Os veículos automatizados têm potencial para contribuir significativamente 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 assumirão gradualmente tarefas do condutor, é necessário adotar regras e requisitos técnicos harmonizados ao nível da União para sistemas de veículos automatizados, nomeadamente relativos à garantia verificável de segurança para a tomada de decisões pelos veículos automatizados, no respeito do princípio da neutralidade tecnológica, e promover as referidas regras e requisitos a nível internacional, no âmbito do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos (WP.29) da UNECE.
- (24) Os utentes da estrada como os peões e ciclistas, bem como os condutores de veículos não automatizados que não podem receber informações por via eletrónica veículo-a-veículo sobre o comportamento dos veículos automatizados deverão ser informados de tal comportamento pelos meios convencionais, tal como previsto nos regulamentos da ONU ou noutros atos regulamentares 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. Enquanto não é introduzida a tecnologia «platooning» nem as 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 das aplicações informáticas sem fios. A fim de ter em conta esses riscos, os regulamentos da ONU ou outros atos regulamentares em matéria de cibersegurança deverão ser aplicados a título obrigatório, o mais rapidamente possível após a sua entrada em vigor.
- (27) As modificações das aplicações informáticas podem alterar significativamente as funcionalidades dos veículos. Deverão ser estabelecidas regras e requisitos técnicos harmonizados para as modificações das aplicações informáticas de acordo com os procedimentos de homologação. Os regulamentos da ONU ou os outros atos regulamentares relativos aos processos de atualização das aplicações informáticas deverão, pois, ser aplicados a título obrigatório 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 proporcionar o acesso a informações exaustivas de diagnóstico e aos dados a bordo do veículo que sejam relevantes para a reparação e a manutenção do veículo.
- (28) A União Europeia deverá continuar a promover o desenvolvimento, ao nível da ONU, dos requisitos técnicos aplicáveis ao ruído dos pneus, à resistência ao rolamento e à aderência dos pneus em pavimento molhado, uma vez que o Regulamento n.º 117 da ONU, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento e à aderência em pavimento molhado e/ou à resistência ao rolamento ⁽¹²⁾ (a seguir designado «Regulamento n.º 117 da ONU») contém agora disposições pormenorizadas a esse respeito. O processo de adaptação dos requisitos relativos aos pneus para ter em conta os progressos técnicos deverá prosseguir de forma rápida e ambiciosa ao nível da ONU, em particular a fim de garantir que o desempenho dos pneus seja igualmente avaliado no fim da sua vida útil, em estado usado, e de promover a ideia de que os pneus deverão satisfazer os requisitos ao longo de toda a sua vida útil e não ser substituídos prematuramente. Os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativos ao desempenho dos pneus deverão ser substituídos pelos requisitos equivalentes previstos nos 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 (TFUE) deverá ser delegado na Comissão para completar o presente regulamento, no que diz respeito às prescrições para homologação relativas aos sistemas avançados para veículos, e para alterar o presente regulamento, no que respeita ao seu 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

⁽¹²⁾ JO L 218 de 12.8.2016, p. 1.

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 ⁽¹³⁾. 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.

- (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 ⁽¹⁴⁾.
- (31) Tendo em vista o alinhamento da legislação da União relativa ao procedimento de regulamentação com controlo com o regime jurídico instituído pelo TFUE, e a fim de simplificar a legislação da União no domínio da segurança dos veículos, os regulamentos a seguir indicados deverão ser revogados e substituídos por atos de execução adotados nos termos do presente regulamento:
- Regulamento (CE) n.º 631/2009 da Comissão ⁽¹⁵⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 406/2010 da Comissão ⁽¹⁶⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 672/2010 da Comissão ⁽¹⁷⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 1003/2010 da Comissão ⁽¹⁸⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 1005/2010 da Comissão ⁽¹⁹⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 1008/2010 da Comissão ⁽²⁰⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 1009/2010 da Comissão ⁽²¹⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão ⁽²²⁾,

⁽¹³⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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).

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ 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).

⁽¹⁹⁾ 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).

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

⁽²²⁾ 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 (UE) n.º 109/2011 da Comissão ⁽²³⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 458/2011 da Comissão ⁽²⁴⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 65/2012 da Comissão ⁽²⁵⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 130/2012 da Comissão ⁽²⁶⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão ⁽²⁷⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 351/2012 da Comissão ⁽²⁸⁾,
 - Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão ⁽²⁹⁾,
 - Regulamento (UE) 2015/166 da Comissão ⁽³⁰⁾.
- (32) Uma vez que as homologações UE concedidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 78/2009, do Regulamento (CE) n.º 79/2009 ou do Regulamento (CE) n.º 661/2009 e as respetivas medidas de execução devem ser consideradas equivalentes às concedidas nos termos do presente regulamento, salvo alteração dos requisitos aplicáveis pelo presente regulamento ou até à sua modificação por atos delegados ou por atos de execução adotados em conformidade com o presente regulamento, são necessárias disposições transitórias para garantir que essas homologações não sejam invalidadas.
- (33) As 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 deverão ser estabelecidas para cada elemento regulado.
- (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, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação, 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.

⁽²³⁾ 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).

⁽²⁴⁾ 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).

⁽²⁵⁾ 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).

⁽²⁶⁾ 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).

⁽²⁷⁾ 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).

⁽²⁸⁾ 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).

⁽²⁹⁾ 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).

⁽³⁰⁾ 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).

- (35) Os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos de ensaio adequados, bem como as disposições relativas a procedimentos e especificações técnicas uniformes, aplicáveis à homologação de veículos a motor e seus reboques e aos seus sistemas, componentes e unidades técnicas deverão ser estabelecidos por meio de atos delegados e atos de execução com antecedência suficiente antes da sua data de aplicação, a fim de conceder aos fabricantes tempo suficiente para se adaptarem aos requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo. Alguns veículos são produzidos em pequenas quantidades. Por conseguinte, é conveniente que os requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e 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 deverá ser diferida,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.

Objeto

O presente regulamento estabelece requisitos:

- a) Para a homologação de veículos e de sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para veículos, no que respeita às suas características gerais e de segurança e 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 CO₂; e
- c) Para a homologação de pneus de fabrico recente no que respeita ao respetivo desempenho em termos de segurança e de ambiente.

Artigo 2.

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se aos veículos das categorias M, N e O, tal como definidas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para esses veículos.

Artigo 3.

Definições

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

Além disso, entende-se por:

- 1) «Utente da estrada vulnerável», os utentes da estrada não motorizados, incluindo, em especial, 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 ajudar 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 que facilita 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;

- 6) «Avisador avançado da distração do condutor», um sistema que ajuda o condutor a manter a atenção na situação do tráfego e que o alerta quando está distraído;
- 7) «Sinal de paragem de emergência», uma função de sinalização luminosa para alertar os outros utentes da estrada 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 para alertar o condutor para a presença de pessoas e objetos na retaguarda 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, com o objetivo 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 quando está desligado, por exemplo quando se encontra estacionado sem condutor a bordo;
- 13) «Aparelho de registo de eventos», um sistema que se destina exclusivamente ao registo e armazenamento de parâmetros e informações críticos relacionados com uma colisão 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 do para-choques do equipamento de série, 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 em caso de 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 para o qual 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 para avaliar se o condutor está em condições de, se necessário, 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 que permite que os veículos mantenham automaticamente uma distância curta e determinada entre si quando conectados em determinadas partes de um trajeto e se adaptem às mudanças no movimento do veículo que lidera, com pouca ou nenhuma intervenção 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.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES*Artigo 4.***Obrigações gerais e requisitos técnicos**

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os veículos novos colocados no mercado, matriculados ou que tenham entrado em circulação, bem como todos os sistemas, componentes e unidades técnicas novos colocados no mercado ou que tenham entrado em circulação, são homologados de acordo com os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo.
2. A homologação nos termos dos regulamentos da ONU enumerados no anexo I é considerada homologação UE em conformidade com os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do 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 da atualização das referências aos regulamentos da ONU e da série relevante de alterações que sejam de aplicação obrigatória.
4. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, construídos e montados de forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e nos utentes da estrada vulneráveis.
5. Os fabricantes também devem assegurar que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumpram os requisitos aplicáveis enumerados no anexo II, com efeitos a partir das datas especificadas nesse anexo, os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos de ensaio estabelecidos nos atos delegados e os procedimentos uniformes e as especificações técnicas 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) Utes 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; e
 - f) Construção e características gerais do veículo.
6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do 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, através da introdução e da atualização das referências aos regulamentos da ONU e aos atos delegados e de execução.
7. A Comissão adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos uniformes e às especificações técnicas 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. Esses atos de execução devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas aplicáveis indicadas no anexo II.

*Artigo 5.***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 seja capaz, numa grande diversidade de condições rodoviárias e ambientais, de avisar o condutor, a bordo do veículo, da perda de pressão num pneu.

2. Os sistemas de controlo da pressão dos pneus devem ser concebidos de modo a evitar a redefinição ou a recalibração em caso de baixa pressão dos pneus.
3. Todos os pneus colocados no mercado devem cumprir os requisitos de segurança e de desempenho ambiental previstos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II.
4. A Comissão adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos uniformes e às especificações técnicas para:
 - a) A homologação de veículos no que respeita aos respetivos sistemas de controlo da pressão dos 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. Esses atos de execução devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas aplicáveis indicadas no anexo II.

Artigo 6.

Sistemas avançados para veículos 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; e
 - g) Aparelho de registo de eventos.
2. Os sistemas de adaptação inteligente da velocidade devem cumprir os seguintes requisitos mínimos:
 - a) O condutor deve poder ser alertado, através do comando do acelerador ou de indicações específicas, adequadas e eficazes, para o facto 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 a adaptação inteligente da velocidade deve estar em modo de funcionamento normal aquando de cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;
 - c) As indicações específicas e adequadas devem basear-se 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 pode 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 registar continuamente nem conservar quaisquer dados além dos necessários para os fins para os quais foram recolhidos ou de outra forma tratados no sistema em circuito fechado. Ademais, esses dados não podem ser acessíveis nem disponibilizados a terceiros em nenhum momento, devendo ser imediatamente apagados após o seu tratamento. Esses sistemas devem também ser concebidos de modo a evitar sobreposições e não podem dar indicações paralelas, contraditórias ou confusas ao condutor, caso uma ação desencadeie ambos os sistemas.
4. Os aparelhos de registo de eventos devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:
 - a) Os dados que são capazes de registar e armazenar relativos ao período pouco antes, durante e imediatamente após uma colisão devem incluir a velocidade do veículo, 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 de entrada relevantes dos sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes a bordo; tais dados devem ter um alto nível de exatidão e deve estar assegurada a sua preservação;

- b) Não devem poder ser desativados;
- c) A forma como registam e armazenam dados deve permitir que:
 - i) funcionem em circuito fechado,
 - ii) os dados que recolhem sejam anonimizados e protegidos contra a sua manipulação e utilização indevida, e
 - iii) os dados que recolhem permitam identificar o tipo, a variante e a versão precisos do veículo e, em especial, os sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes com que o veículo está equipado; e
- d) Os dados que são capazes de registar podem ser disponibilizados às autoridades nacionais, com base no direito da União ou nacional, apenas 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 eventos 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 identificar o veículo específico, o seu proprietário ou o seu detentor.

6. A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 12.º para completar o presente regulamento, através do estabelecimento de normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e aos requisitos técnicos para:

- a) A homologação de veículos no que respeita aos sistemas avançados para veículos enunciados no n.º 1;
- b) A homologação dos sistemas avançados para veículos enumerados no n.º 1, alíneas a), f) e g) enquanto unidades técnicas.

Os referidos atos delegados devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas aplicáveis indicadas no anexo II.

Artigo 7.

Requisitos específicos 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 de execução adotados nos termos do mesmo que são também aplicáveis aos veículos das categorias M₁ e N₁, os veículos dessas categorias devem cumprir os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 5 e as especificações técnicas estabelecidas nos atos de execução referidos no n.º 6.

2. Os veículos das categorias M₁ e N₁ 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) A extensão da capacidade referida na alínea a) para incluir, na segunda fase, a deteção de peões e ciclistas que se encontrem à frente do veículo a motor.

3. Os veículos das categorias M₁ e N₁ devem também 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 desses sistemas 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 pode suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema;
- d) O condutor deve ter a possibilidade de contravir esses sistemas.

5. Os veículos das categorias M₁ e N₁, devem ser concebidos e construídos de modo a proporcionar uma zona alargada de proteção de impacto da cabeça, com o objetivo de reforçar a proteção dos utentes da estrada 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 uniformes e às especificações técnicas 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. Esses atos de execução devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas aplicáveis indicadas no anexo II.

Artigo 8.

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

1. Os sistemas de proteção frontal, quer instalados como equipamento de série de veículos das categorias M₁ e N₁, quer disponibilizados no mercado como unidades técnicas 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 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 uniformes e às especificações técnicas para a homologação dos sistemas de proteção frontal, 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. Esses atos de execução devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas aplicáveis indicadas no anexo II.

Artigo 9.

Requisitos específicos aplicáveis a autocarros e camiões

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo que são também aplicáveis aos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃, os veículos dessas categorias devem cumprir os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 5 e as especificações técnicas estabelecidas nos atos de execução referidos no n.º 7. Os veículos das categorias M₂ e M₃ devem ainda cumprir os requisitos previstos no n.º 6.
2. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem e com um sistema avançado de travagem de emergência, devendo ambos cumprir as especificações técnicas estabelecidas nos atos de execução referidos no n.º 7.
3. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com sistemas avançados capazes de detetar peões e ciclistas na proximidade imediata da dianteira e das laterais do veículo e de emitir um alerta ou evitar uma colisão com esse tipo de utentes da estrada vulneráveis.
4. Os sistemas mencionados nos n.ºs 2 e 3 devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:
 - a) Apenas deve ser possível desligar um desses sistemas 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 pode suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema;
 - d) O condutor deve ter a possibilidade de contrariar os sistemas.
5. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ 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 M₂ e M₃ 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 uniformes e às especificações técnicas para:

- a) A homologação de veículos no que respeita aos requisitos estabelecidos 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.

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

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

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

Artigo 10.

Requisitos específicos aplicáveis a veículos movidos a hidrogénio

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos de execução e delegados adotados nos termos do mesmo que são também aplicáveis aos veículos das categorias M e N, os veículos movidos a hidrogénio dessas categorias, os respetivos sistemas para hidrogénio e os componentes desses sistemas devem cumprir 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 sejam instalados em conformidade com as especificações técnicas estabelecidas nos atos de execução referidos no n.º 3. Os fabricantes devem ainda disponibilizar, se necessário, 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 uniformes e às especificações técnicas para a homologação de veículos movidos a hidrogénio no que respeita aos respetivos sistemas de hidrogénio, incluindo os relativos à compatibilidade do material e aos recetáculos 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. Esses atos de execução devem ser publicados pelo menos 15 meses antes das datas aplicáveis indicadas no anexo II.

Artigo 11.

Requisitos específicos aplicáveis a veículos automatizados e a veículos totalmente automatizados

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo que são aplicáveis aos veículos das respetivas categorias, os veículos automatizados e os veículos totalmente automatizados devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas nos atos de execução referidos no n.º 2 relativas a:

- a) Sistemas destinados a substituir o condutor no controlo do veículo, incluindo a sinalização, a direção, a aceleração e a 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, por exemplo, a um comboio de veículos de diferentes marcas;
- f) Sistemas destinados a fornecer informações de segurança aos outros utentes da estrada.

Contudo as referidas especificações técnicas relativas aos sistemas de controlo da disponibilidade do condutor referidos no primeiro parágrafo, alínea c), não se aplicam no caso de veículos totalmente automatizados.

2. A Comissão adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos uniformes e às especificações técnicas 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 e outros elementos, a fim de 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.

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 prazo de cinco anos a contar de 5 de janeiro de 2020. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes 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.

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico – Veículos a Motor (TCMV, do inglês *Technical Committee – Motor Vehicles*). 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 14.

Revisão e relatórios

1. Até 7 de julho de 2027 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 dos sistemas de segurança, incluindo as respetivas taxas de penetração e a conveniência para o utilizador. A Comissão verifica se tais medidas e sistemas de segurança

produzem os efeitos pretendidos pelo presente regulamento. Se for caso disso, esse relatório é 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 progredir na redução ou eliminação de acidentes e ferimentos no transporte rodoviário.

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

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

Artigo 15.

Disposições transitórias

1. O presente regulamento não invalida nenhuma homologação UE de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenha sido concedida nos termos dos Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 ou (CE) n.º 661/2009 ou das respetivas medidas de execução até 5 de julho de 2022, a menos que os requisitos pertinentes aplicáveis a esses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas tenham sido modificados ou que tenham sido adotados novos requisitos pelo presente regulamento e pelos atos delegados adotados nos termos do mesmo, 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.

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 circulação de componentes que não cumpram os requisitos do Regulamento n.º 117 da ONU.

Artigo 16.

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, no que respeita a um determinado requisito enumerado nesse anexo, recusar, com base em motivos relacionados com esse requisito, a homologação UE ou a homologação nacional de novos tipos de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo;
- b) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, no que respeita a um determinado requisito enumerado nesse anexo, 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 desses veículos, se estes não cumprirem os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo;
- c) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, no que respeita a um determinado requisito enumerado nesse anexo, proibir, com base em motivos relacionados com esse requisito, a colocação no mercado ou a entrada em circulação de componentes e unidades técnicas que não cumpram os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo.

Artigo 17.

Alteração do Regulamento (UE) 2018/858

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado nos termos do anexo III do presente regulamento.

*Artigo 18.***Revogação**

1. Os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009, e (CE) n.º 661/2009 e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (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 remissões para os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (UE) n.º 661/2009 entendem-se como remissões para o presente regulamento.

*Artigo 19.***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 6 de julho de 2022.

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 2, e os artigos 12.º e 13.º são aplicáveis a partir de 5 de janeiro de 2020.

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

Feito em Estrasburgo, em 27 de novembro de 2019.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
D. M. SASSOLI

Pelo Conselho
A Presidente
T. TUPPURAINEN

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

N.º do Regulamento da ONU	Objeto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da ONU
1	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 ^(e)
3	Dispositivos retrorrefletores para veículos a motor e seus reboques	Série 02 de alterações	JO L 323 de 6.12.2011, p. 1	M, N, O
4	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. 17	M, N, O
6	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 Retificação 1 à revisão 4	JO L 177 de 10.7.2010, p. 71	M, N ^(e)
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 04 de alterações	JO L 218 de 21.8.2019, p. 1	M ₁ , N ₁
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	M ₁ , N ₁
13	Travagem dos veículos e seus reboques	Série 11 de alterações	JO L 42 de 18.2.2016, p. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Sistemas de travagem dos veículos ligeiros de passageiros	Versão original do regulamento	JO L 335 de 22.12.2015, p. 1	M ₁ , N ₁
14	Fixações dos cintos de segurança	Série 07 de alterações	JO L 218 de 19.8.2015, p. 27	M, N
16	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
17	Bancos, respetiva fixação e apoios de cabeça	Série 08 de alterações	JO L 230 de 31.8.2010, p. 81	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 ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
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 (lâmpadas H4)	Série 03 de alterações	JO L 177 de 10.7.2010, p. 170	M, N ^(e)
21	Acessórios interiores	Série 01 de alterações	JO L 188 de 16.7.2008, p. 32	M ₁

N.º do Regulamento da ONU	Objeto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da ONU
23	Lâmpadas de marcha-atrás e lâmpadas de manobra 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 Retificação 2 à revisão 1	JO L 215 de 14.8.2010, p. 1	M ₁
26	Saliências exteriores	Série 03 de alterações	JO L 215 de 14.8.2010, p. 27	M ₁
28	Avisadores sonoros e sinais sonoros	Versão original do regulamento	JO L 323 de 6.12.2011, p. 33	M, N
29	Proteção dos ocupantes da cabina de um veículo comercial	Série 03 de alterações	JO L 304 de 20.11.2010, p. 21	N
30	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
31	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
34	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 18.7.2014, 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	Velocímetro e conta-quilómetros e sua instalação	Série 01 de alterações	JO L 302 de 28.11.2018, p. 106	M, N
43	Vidraças de segurança e a sua instalação em veículos	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		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 14 de 16.1.2019, p. 42	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 15.6.2018, p. 179	M, N, O (°)
58	Dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe (RUPD) e respetiva instalação; proteção à retaguarda contra o encaixe (RUP)	Série 03 de alterações	JO L 49 de 20.2.2019, p. 1	M, N, O
61	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

N.º do Regulamento da ONU	Objeto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da ONU
64	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 ₁ , N ₁
66	Resistência da superestrutura de veículos de passageiros de grande capacidade	Série 02 de alterações	JO L 84 de 30.3.2011, p. 1	M ₂ , M ₃
67	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
73	Dispositivos de proteção lateral de veículos de transporte de mercadorias	Série 01 de alterações	JO L 122 de 8.5.2012, p. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
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	JO L 318 de 14.12.2018, p. 1	M, N, O
80	Bancos de veículos pesados de passageiros	Série 03 de alterações	JO L 226 de 24.8.2013, p. 20	M ₂ , M ₃
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 e dispositivos de limitação de velocidade reguláveis	Versão original do regulamento	JO L 4 de 7.1.2012, p. 25	M, N ⁽⁴⁾
90	Conjuntos de guarnição de travões de substituição, guarnições de travões de tambor e discos e tambores para veículos a motor e seus reboques	Série 02 de alterações	JO L 290 de 16.11.2018, p. 54	M, N, O
91	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
93	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 ₂ , N ₃
94	Proteção dos ocupantes em caso de colisão frontal	Série 03 de alterações	JO L 35 de 8.2.2018, p. 1	M ₁
95	Proteção dos ocupantes em caso de colisão lateral	Série 03 de alterações	JO L 183 de 10.7.2015, p. 91	M ₁ , N ₁
97	Sistema de alarme para veículos (SAV)	Série 01 de alterações	JO L 122 de 8.5.2012, p. 19	M ₁ , N ₁ ⁽⁵⁾
98	Faróis de veículos a motor equipados com fontes luminosas de descarga num gás	Série 01 de alterações	JO L 176 de 14.6.2014, p. 64	M, N
99	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 320 de 17.12.2018, p. 45	M, N
100	Segurança dos veículos elétricos	Série 02 de alterações	JO L 302 de 28.11.2018, p. 114	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 ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Marcações retrorrefletoras (veículos pesados e longos)	Versão original do regulamento	JO L 75 de 14.3.2014, p. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄

N.º do Regulamento da ONU	Objeto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da ONU
105	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas	Série 05 de alterações	JO L 4 de 7.1.2012, p. 30	N,O
107	Construções gerais de construção de veículos M ₂ e M ₃	Série 07 de alterações	JO L 52 de 23.2.2018, p. 1	M ₂ , M ₃
108	Pneus recauchutados para automóveis de passageiros e seus reboques	Versão original do regulamento	JO L 181 de 4.7.2006, p. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Pneus recauchutados para veículos comerciais e seus reboques	Versão original do regulamento	JO L 181 de 4.7.2006, p. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Componentes específicos para utilização de motores a gás natural comprimido (GNC) e LNG	Série 01 de alterações	JO L 166 de 30.6.2015, p. 1	M, N
112	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
114	Sistemas de almofadas de ar de substituição	Versão original do regulamento	JO L 373 de 27.12.2006, p. 272	M ₁ , N ₁
115	Sistemas para GPL e GNC a remontar	Versão original do regulamento	JO L 323 de 7.11.2014, p. 91	M, N
116	Proteção de veículos a motor contra a utilização não autorizada	Versão original do regulamento	JO L 45 de 16.2.2012, p. 1	M ₁ , N ₁ (*)
117	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	M ₃
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	M, N, O
123	Sistemas de iluminação frontal adaptáveis (AFS) para veículos a motor	Série 01 de alterações	JO L 49 de 20.2.2019, p. 24	M, N
124	Rodas de substituição	Versão original do regulamento	JO L 375 de 27.12.2006, p. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Campo de visão para a frente	Série 01 de alterações	JO L 20 de 25.1.2018, p. 16	M ₁
126	Sistemas de separação	Versão original do regulamento		M ₁
127	Segurança dos peões	Série 02 de alterações		M ₁ , N ₁
128	Fonte luminosa por diodo emissor de luz (LED)	Versão original do regulamento	JO L 320 de 17.12.2018, p. 63	M, N, O

N.º do Regulamento da ONU	Objeto	Série de alterações publicadas no JO	Referência do JO	Âmbito de aplicação abrangido pelo regulamento da ONU
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 ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (¶)
131	Sistema Avançado de Travagem de Emergência	Série 01 de alterações	JO L 214 de 19.7.2014, p. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (¶)
134	Segurança do hidrogénio	Versão original do regulamento	JO L 129 de 17.5.2019, p.43	M, N
135	Colisão lateral contra um poste	Série 01 de alterações		M ₁ , N ₁
137	Colisão frontal em toda a largura	Série 01 de alterações		M ₁
139	Sistemas de Assistência à Travagem	Versão original do regulamento	JO L 269 de 26.10.2018, p. 1	M ₁ , N ₁
140	Sistemas de Controlo Eletrónico da Estabilidade	Versão original do regulamento	JO L 269 de 26.10.2018, p. 17	M ₁ , N ₁
141	Sistemas de Controlo da Pressão dos Pneus	Versão original do regulamento	JO L 269 de 26.10.2018, p. 36	M ₁ , N ₁ (§)
142	Montagem de pneus	Versão original do regulamento		M ₁
145	Fixação de dispositivos de retenção para crianças	Versão original do regulamento		M ₁

Notas do quadro

A série de alterações indicada no quadro reflete a versão que foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e em nada prejudica a série de alterações que deve ser cumprida com base nas 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 dos regulamentos da ONU pertinentes que figuram no quadro, no que diz respeito às obrigações das Partes Contratantes no «Acordo de 1958 revisto» 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 forem especificadas datas alternativas no anexo II 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 são obrigadas a aceitar ou podem 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 forem especificadas datas alternativas no anexo II do presente regulamento, caso em que são aplicáveis estas últimas.

-
- (^e) Os Regulamentos n.ºs 1, 8 e 20 da ONU não são aplicáveis à homologação UE de veículos
- (^f) É exigida a instalação obrigatória de uma função de controlo da estabilidade em conformidade com os regulamentos da ONU. No entanto, esta é também obrigatória para os veículos da categoria N₁.
- (^g) 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, puder 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.
- (^h) Refere-se apenas aos dispositivos de limitação da velocidade (DLV) e à instalação obrigatória de DLV em veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃.
- (ⁱ) Nos veículos das categorias M₁ e N₁ devem ser instalados dispositivos de proteção contra a utilização não autorizada e nos veículos da categoria M₁ devem ser instalados sistemas de imobilização.
- (^j) Ver a nota explicativa 4 do quadro constante do anexo II.
- (^k) No caso dos veículos das categorias M₁ com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg e N₁ que não tenham um eixo com rodado duplo.
-

Lista dos requisitos referidos no artigo 4.º, n.º 5, e no artigo 5.º, n.º 3, bem como as datas referidas no artigo 16.

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
Requisitos em matéria de														
A SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO														
A1 Acessórios interiores	Regulamento n.º 21 da ONU		A											
A2 Bancos e apoios de cabeça	Regulamento n.º 17 da ONU		A	A	A	A	A	A						
A3 Bancos de autocarros	Regulamento n.º 80 da ONU			A	A									A
A4 Fixações dos cintos de segurança	Regulamento n.º 14 da ONU		A	A	A	A	A	A						
A5 Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento n.º 16 da ONU		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Avisadores de cinto de segurança	Regulamento n.º 16 da ONU		A	A	A	A	A	A						
A7 Sistemas de separação	Regulamento n.º 126 da ONU		X										B	
A8 Fixação de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento n.º 145 da ONU		A											
A9 Sistema de retenção para crianças	Regulamento n.º 44 da ONU		A ⁽¹⁾					A	A					
A10 Sistemas reforçados de retenção para crianças	Regulamento n.º 129 da ONU		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento n.º 93 da ONU						A	A					A	A
A12 Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento n.º 58 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Proteção lateral	Regulamento n.º 73 da ONU						A	A			A	A		
A14 Segurança do reservatório de combustível	Regulamento n.º 34 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Segurança do gás de petróleo liquefeito	Regulamento n.º 67 da ONU		A	A	A	A	A	A						A

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
A16 Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito	Regulamento n.º 110 da ONU		A	A	A	A	A	A						A
A17 Segurança do hidrogénio	Regulamento n.º 134 da ONU		A	A	A	A	A	A						A
A18 Validação do material do sistema para hidrogénio			A	A	A	A	A	A						A
A19 Segurança dos veículos elétricos em circulação	Regulamento n.º 100 da ONU		A	A	A	A	A	A						
A20 Colisão frontal	Regulamento n.º 94 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M1 com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg e N1 com uma massa máxima ≤ a 2 500 kg. No caso dos veículos com uma massa máxima > a 2 500 kg, aplicam-se as datas referidas na nota B.	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 antropométrico «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	
A24 Colisão da cabina	Regulamento n.º 29 da ONU					A	A	A						
A25 Colisão lateral	Regulamento n.º 95 da ONU	É aplicável a todos os veículos das categorias M1 e N1, incluindo aqueles com o ponto R do banco mais baixo a > 700 mm do nível do solo. No caso dos veículos com o ponto R do banco mais baixo a > 700 mm do nível do solo, aplicam-se as datas da nota B.	A			A								

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
A26 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 M1 com uma massa máxima \leq a 3 500 kg e N1. Devem ser assegurados os requisitos de segurança elétrica pós-colisão.	B			B								

Requisitos em matéria de

B UTENTES DA ESTRADA VULNERÁVEIS, VISÃO E VISIBILIDADE

B1 Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento n.º 127 da ONU		A			A								
B2 Zona alargada de impacto da cabeça	Regulamento n.º 127 da ONU	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 montantes A, a zona acima do para-brisas e a carenagem mas devem ser objeto de monitorização.	C			C								
B3 Sistema de proteção frontal			X			X							A	
B4 Travagem de emergência avançada para peões e ciclistas			C			C								
B5 Aviso de colisão com ciclistas e peões				B	B		B	B					B	
B6 Sistema de informação que anula o ângulo morto				B	B		B	B					B	
B7 Detecção de obstáculos em marcha-atrás			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Visão para a frente	Regulamento n.º 125 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M1 e N1	A			C								
B9 Visão direta em veículos pesados				D	D		D	D						

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
B10 Vidraças de segurança	Regulamento n.º 43 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Degelo/ desembaciamen- to			A	A ^(?)										
B12 Lavagem/ limpeza dos vidros			A	A ^(?)					A					
B13 Dispositivos para vi- são indireta	Regulamento n.º 46 da ONU		A	A	A	A	A	A						A

Requisitos em matéria de

C CHASSIS, TRAVAGEM, PNEUS E DIREÇÃO DE VEÍCULOS

C1 Equipamento de direção	Regulamento n.º 79 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento n.º 130 da ONU			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
C3 Sistema de apoio à manutenção na faixa de emergência			B ⁽⁶⁾			B ⁽⁶⁾								
C4 Travagem	Regulamento n.º 13 da ONU Regulamento n.º 13-H da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Substituição de peças de travagem	Regulamento n.º 90 da ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Sistemas de assistência à travagem	Regulamento n.º 139 da ONU		A			A								
C7 Controlo da estabili- dade	Regulamento n.º 13 da ONU Regulamento n.º 140 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Travagem de emer- gência avançada em veí- culos pesados	Regulamento n.º 131 da ONU			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
C9 Travagem de emer- gência avançada em veí- culos ligeiros			B			B								
C10 Segurança e desem- penho ambiental dos pneus	Regulamento n.º 30 da ONU Regulamento n.º 54 da ONU Regulamento n.º 117 da ONU	Deve também ser assegurado um proce- dimento de ensaio para pneus usados; aplicam-se as datas constantes da nota C.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Rodas sobressalentes e sistemas de rodagem sem pressão	Regulamento n.º 64 da ONU		A ⁽¹⁾			A ⁽¹⁾								

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
C12 Pneus recauchutados	Regulamento n.º 108 da ONU Regulamento n.º 109 da ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento n.º 141 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M1 com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg e N1.	A			B								
C14 Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados				B	B		B	B			B	B		
C15 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		
C16 Rodas de substituição	Regulamento n.º 124 da ONU		X			X			X	X				B

Requisitos em matéria de

D PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMA ELÉTRICO, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO ATAQUES CIBERNÉTICOS

D1 Aviso sonoro	Regulamento n.º 28 da ONU		A	A	A	A	A	A						A
D2 Interferência rádio (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento n.º 10 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Proteção contra a utilização não autorizada, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento n.º 18 da ONU Regulamento n.º 97 da ONU Regulamento n.º 116 da ONU		A	A (!)	A (!)	A	A (!)	A (!)					A	A
D4 Proteção de veículos contra ataques cibernéticos			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Indicador de velocidade	Regulamento n.º 39 da ONU		A	A	A	A	A	A						
D6 Conta-quilómetros	Regulamento n.º 39 da ONU		A	A	A	A	A	A						
D7 Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento n.º 89 da ONU			A	A		A	A						A
D8 Adaptação inteligente da velocidade			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento n.º 121 da ONU		A	A	A	A	A	A						

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
D10 Sistemas de aquecimento	Regulamento n.º 122 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 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 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 da ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento n.º 31 da ONU Regulamento n.º 98 da ONU Regulamento n.º 112 da ONU Regulamento n.º 119 da ONU Regulamento n.º 123 da ONU		X	X	X	X	X	X						A
D13 Dispositivos retrorrefletores	Regulamento n.º 3 da ONU Regulamento n.º 104 da ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Fontes luminosas	Regulamento n.º 37 da ONU Regulamento n.º 99 da ONU Regulamento n.º 128 da ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Instalação de sinalização luminosa, iluminação rodoviária e dispositivos retrorrefletores	Regulamento n.º 48 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Sinal de travagem de emergência			B	B	B	B	B	B						
D17 Lava-faróis	Regulamento n.º 45 da ONU		A (1)						A					
D18 Indicador de mudança de velocidade			A											

Requisitos em matéria de

E COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA

E1 Instalação de dispositivos de bloqueio da condução sob o efeito de álcool		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Avisador da sonolência e da atenção do condutor			B	B	B	B	B	B						

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
E3 Avisador avançado da distração do condutor		Evitar a distração por meios técnicos também pode ser uma alternativa	C	C	C	C	C	C						
E4 Sistema de controlo da disponibilidade do condutor			B ⁽⁵⁾											
E5 Aparelho de registo de eventos			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Sistemas de substituição do controlo do condutor			B ⁽⁵⁾											
E7 Sistemas concebidos para fornecer ao veículo informações sobre o estado do mesmo e da zona circundante			B ⁽⁵⁾											
E8 Comboios de veículos				B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾		B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾						
E9 Sistemas para fornecer informações de segurança para outros utentes da estrada			B ⁽⁵⁾											

Requisitos em matéria de

F CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO

F1 Espaço para chapa de matrícula			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Movimento em marcha-atrás			A	A	A	A	A	A						
F3 Fechos e dobradiças de portas	Regulamento n.º 11 da ONU		A			A								
F4 Degraus de acesso, pegas e estribos			A			A	A	A						
F5 Saliências exteriores	Regulamento n.º 26 da ONU		A											
F6 Saliências exteriores das cabinas de veículos comerciais	Regulamento n.º 61 da ONU					A	A	A						

Objeto	Ato regulamentar	Disposições técnicas específicas adicionais	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	S T U	Componen- te
F7 Chapa regulamentar e número de identificação do veículo			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Dispositivos de reboque			A	A	A	A	A	A						
F9 Recobrimento das rodas			A											
F10 Sistemas antiprojeção						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Massas e dimensões			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Engates mecânicos	Regulamento n.º 55 da ONU Regulamento n.º 102 da ONU		A (1)	A	A	A	A	A	A					
F13 Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas	Regulamento n.º 105 da ONU					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Construção geral de autocarros	Regulamento n.º 107 da ONU			A	A									
F15 Resistência da superestrutura em autocarros	Regulamento n.º 66 da ONU			A	A									
F16 Inflamabilidade em autocarros	Regulamento n.º 118 da ONU				A									A

Notas do 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: 6 de julho de 2022
- B: Data de recusa da concessão de homologação UE: 6 de julho de 2022
Data de proibição da matrícula de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas: 7 de julho de 2024
- C: Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de julho de 2024
Data de proibição da matrícula de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas: 7 de julho de 2026
- D: Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026
Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas: 7 de janeiro de 2029
- X: O componente ou unidade técnica em questão é aplicável às categorias de veículos indicadas.

(¹) A conformidade é exigida se existirem.

(²) Os veículos desta categoria devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do para-brisas.

(³) 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 N2 com uma massa superior a 3,5 toneladas mas não superior a 8 toneladas,
- veículos das categorias M2 e M3 das classes A, I e II, tal como definidas no ponto 2.1 do Regulamento n.º 107 da ONU,
- autocarros articulados da categoria M3 das classes A, I e II, tal como definidas no ponto 2.1 do Regulamento n.º 107 da ONU,
- veículos todo-o-terreno das categorias M2, M3, N2 e N3,
- veículos para fins especiais das categorias M2, M3, N2 e N3, e
- veículos das categorias M2, M3, N2 e N3 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. Contudo, esses veículos devem ser alternativamente equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem.

ANEXO III

Alteração do anexo II do Regulamento (UE) 2018/858

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

1) As referências ao «Regulamento (CE) n.º 661/2009» são alteradas do seguinte modo:

a) Na parte I, quadro, 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) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho (*)»

(*) Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, 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 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (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 (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1);

b) Todas as referências posteriores ao «Regulamento (CE) n.º 661/2009» ao longo do anexo II são substituídas por uma referência ao «Regulamento (UE) 2019/2144»;

2) A Parte I é alterada do seguinte modo:

a) O quadro é alterado do seguinte modo:

i) é inserida a seguinte entrada após a entrada relativa ao elemento 54-A:

«55A	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 135 da ONU	X				X»;							
------	---------------------------------	--	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

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

«58	Proteção dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 127 da 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) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X	X	X	X	X	X						X
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ »;											

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

«65	Sistema avançado de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 131 da ONU		X	X		X	X						
66	Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento (UE) 2019/2144 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:

«⁽³⁾ A instalação da função de estabilidade do veículo é exigida nos termos do artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/2144.

(⁴) A instalação de um sistema de controlo eletrónico da estabilidade é exigida nos termos do artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/2144.».

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

«(^{9A}) A instalação de um sistema de controlo da pressão dos pneus é exigida nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/2144.»;

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

«(¹⁵) A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/2144 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) 2019/2144.»;

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

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

«46A	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 142 da ONU		B»;
------	--------------------	--	--	-----

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

«58	Proteção dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 127 da ONU		C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034»;
-----	--------------------	--	--	--

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

«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU		X
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144		A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/2144 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) 2019/2144.»;

d) A nota explicativa N/A do quadro 1 do apêndice 1 passa a ter a seguinte redação:

«N/A

O ato regulamentar não é aplicável. O cumprimento de um ou mais aspetos específicos incluídos no ato regulamentar pode, no entanto, ser exigido.»;

e) No apêndice 1, o quadro 2 é alterado do seguinte modo:

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

«46A	Montagem dos pneus	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 142 da ONU		B»;
------	--------------------	--	--	-----

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

«58	Proteção dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 127 da ONU		C Data de recusa da concessão de homologação UE: 7 de janeiro de 2026 Data de proibição da matrícula de veículos: 7 de julho de 2034»;
-----	--------------------	--	--	--

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

«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU		X
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144		A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/2144 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) 2019/2144.»;

f) No apêndice 2, o ponto 4 é alterado do seguinte modo:

i) o quadro «Parte I: Veículos pertencentes à categoria M1» é alterado do seguinte modo:

— a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

«58	Regulamento n.º 127 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Proteção dos peões)	Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas. São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU. O sistema de proteção frontal deve ser parte integrante do veículo e, por conseguinte, deve cumprir os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU ou ser homologado enquanto unidade técnica»;
-----	--	--

— é inserida a seguinte entrada após a entrada relativa ao elemento 61:

«62	Regulamento n.º 134 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Sistema para hidrogénio)	São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 134 da ONU. Em alternativa, deve demonstrar-se que o veículo cumpre: — Requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 79/2009 na sua versão aplicável em 5 de julho de 2022; — Anexo 100 – normas técnicas relativas aos sistemas de alimentação de veículos movidos a hidrogénio comprimido (Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas) (Japão); — GB/T 24549-2009 Veículos elétricos com pilha de combustível – Requisitos de segurança (Fuel cell electric vehicles – safety requirements) (China); — Norma internacional ISO 23273:2013, Parte 1: Segurança funcional do veículo e Parte 2: Proteção contra os perigos do hidrogénio para veículos movidos a hidrogénio comprimido; ou — SAE J2578 – Segurança geral em veículos com pilha de combustível»;
-----	---	--

ii) o quadro «Parte II Veículos pertencentes à categoria N1» é alterado do seguinte modo:

— a entrada relativa ao elemento 58 passa a ter a seguinte redação:

«58	Regulamento n.º 127 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Proteção dos peões)	Os veículos devem estar equipados com um sistema eletrónico de travagem antibloqueio que atue sobre todas as rodas. São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU. O sistema de proteção frontal deve ser parte integrante do veículo e, por conseguinte, deve cumprir os requisitos do Regulamento n.º 127 da ONU ou ser homologado enquanto unidade técnica»;
-----	--	--

— é inserida a seguinte entrada após a entrada relativa ao elemento 61:

«62	Regulamento n.º 134 da ONU Regulamento (UE) 2019/2144 (Sistema para hidrogénio)	São aplicáveis os requisitos do Regulamento n.º 134 da ONU. Em alternativa, deve demonstrar-se que o veículo cumpre: — Requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 79/2009 na sua versão aplicável em 5 de julho de 2022; — Anexo 100 – normas técnicas relativas aos sistemas de alimentação de veículos movidos a hidrogénio comprimido (Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas) (Japão); — GB/T 24549-2009 Veículos elétricos com pilha de combustível – Requisitos de segurança (Fuel cell electric vehicles – safety requirements) (China); — Norma internacional ISO 23273:2013, Parte 1: Segurança funcional do veículo e Parte 2: Proteção contra os perigos do hidrogénio para veículos movidos a hidrogénio comprimido; ou — SAE J2578 – Segurança geral em veículos com pilha de combustível»;
-----	---	--

3) Na parte II, no quadro, são suprimidas as entradas relativas aos elementos 58, 65 e 66;

4) 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 (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 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 (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X	X	X	X
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ »;

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

«65	Sistema avançado de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 131 da ONU			N/A	N/A
66	Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 130 da ONU			N/A	N/A »;

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

i) é inserida a seguinte entrada após a entrada relativa ao elemento 54-A:

«55A	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 135 da ONU	N/A			N/A »;							
------	---------------------------------	--	-----	--	--	--------	--	--	--	--	--	--	--

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

«58	Proteção dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 127 da ONU	N/A			N/A »;							
-----	--------------------	--	-----	--	--	--------	--	--	--	--	--	--	--

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

«62	Sistema para hidrogénio	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X	X	X	X	X	X					
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ »;										

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

«65	Sistema avançado de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 131 da ONU		N/A	N/A		N/A	N/A					
66	Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 130 da ONU		N/A	N/A		N/A	N/A »;					

c) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

i) no quadro, é inserida a seguinte entrada após a entrada relativa ao elemento 54-A:

«55A	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 135 da ONU	N/A »;
------	---------------------------------	--	--------

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

«58	Proteção dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144 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) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ »;

iv) é aditado o seguinte ponto:

«5. Os pontos 1 a 4 são igualmente aplicáveis aos veículos da categoria M1 que não são classificados como veículos para fins especiais, mas que são veículos acessíveis em cadeiras de rodas.»;

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

i) é inserida a seguinte entrada após a entrada relativa ao elemento 54-A:

«55A	Colisão lateral contra um poste	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 135 da ONU			A»;						
------	---------------------------------	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

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

«58	Proteção dos peões	Regulamento (UE) 2019/2144 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) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X	X	X	X	X				
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾								
65	Sistema avançado de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 131 da ONU	N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 130 da ONU	N/A	N/A		N/A	N/A				

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) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾
65	Sistema avançado de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 131 da ONU	N/A
66	Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 130 da ONU	N/A»;

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) 2019/2144 Regulamento n.º 134 da ONU	X	
63	Segurança geral	Regulamento (UE) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Sistema avançado de travagem de emergência	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 131 da ONU	N/A	
66	Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento (UE) 2019/2144 Regulamento n.º 130 da ONU	N/A»;	

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:

«⁽³⁾ A instalação da função de estabilidade do veículo é exigida nos termos do artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/2144.

- (⁴) A instalação de um sistema de controlo eletrónico da estabilidade é exigida nos termos do artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/2144»;
- iii) a nota explicativa 9A passa a ter a seguinte redação:
- «(^{9A}) 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 nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/2144»;
- iv) a nota explicativa 15 passa a ter a seguinte redação:
- «(¹⁵) A conformidade com o Regulamento (UE) 2019/2144 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.
-

ANEXO IV

Disposições transitórias a que se refere o artigo 15.º, n.º 3

Número do regulamento da ONU	Requisitos específicos	Data-limite para a matrícula de veículos não conformes, bem como a venda ou a entrada em circulação de componentes não conformes (1)
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 do quadro

(¹) 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 5 de julho de 2022 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 5 de julho de 2022.