

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.5.2008  
COM(2008) 316 final

2008/0100 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos  
a motor**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2008) 1908}

{SEC(2008) 1909}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

A proposta tem como objectivo estabelecer regras harmonizadas para a construção de veículos a motor, tendo em vista garantir o funcionamento do mercado interno e assegurar ao mesmo tempo um nível elevado de protecção ambiental.

A proposta visa reforçar a segurança dos veículos, prescrevendo a montagem obrigatória de alguns elementos de segurança avançados. Procura ainda reforçar o desempenho ambiental dos veículos, reduzindo o ruído e as emissões de CO<sub>2</sub> resultantes dos pneus.

Por último, a proposta contribui para a competitividade da indústria automóvel porquanto simplifica a legislação actual sobre homologação de veículos no que à segurança diz respeito, aumentando a transparência e aliviando os encargos administrativos.

- **Contexto geral**

As prescrições técnicas para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a numerosos elementos de segurança e de protecção ambiental foram harmonizadas a nível comunitário a fim de evitar prescrições diferentes de um Estado-Membro para outro e assegurar um elevado nível de segurança rodoviária e de protecção ambiental em toda a Comunidade.

Estão actualmente disponíveis novas tecnologias que podem melhorar de forma extraordinária a segurança dos veículos (como sistemas de controlo electrónico de estabilidade) ou reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> (pneus de resistência reduzida ao rolamento). Dados provenientes da investigação indicam que haveria vantagens significativas se tais tecnologias fossem introduzidas como equipamento de série nos veículos novos. Estabelecer prescrições obrigatórias comuns impediria também a fragmentação do mercado interno que pode resultar da variedade de normas para produtos que poderiam emergir nos diferentes Estados-Membros.

Na sua Comunicação «Um quadro regulador concorrencial para a indústria automóvel para o século XXI»<sup>1</sup> a Comissão congratulou-se com as recomendações do relatório CARS 21<sup>2</sup> no sentido de simplificar todo o actual quadro regulador para a homologação de veículos. Na decorrência dessa recomendação, a proposta simplifica significativamente a legislação sobre homologação ao substituir cinquenta directivas base (e cerca de cem directivas de alteração conexas) no domínio da segurança dos veículos e no dos pneus por um regulamento do Conselho e do Parlamento Europeu.

---

<sup>1</sup> COM(2007) 22.

<sup>2</sup> CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*: ISBN 92-79-00762-9.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Directiva do Conselho 70/221/CEE, Directiva do Conselho 70/222/CEE, Directiva do Conselho 70/311/CEE, Directiva do Conselho 70/387/CEE, Directiva do Conselho 70/388/CEE, Directiva do Conselho 71/320/CEE, Directiva do Conselho 72/245/CEE, Directiva do Conselho 74/60/CEE, Directiva do Conselho 74/61/CEE, Directiva do Conselho 74/297/CEE, Directiva do Conselho 74/408/CEE, Directiva do Conselho 74/483/CEE, Directiva do Conselho 75/443/CEE, Directiva do Conselho 76/114/CEE, Directiva do Conselho 76/115/CEE, Directiva do Conselho 76/756/CEE, Directiva do Conselho 76/757/CEE, Directiva do Conselho 76/758/CEE, Directiva do Conselho 76/759/CEE, Directiva do Conselho 76/760/CEE, Directiva do Conselho 76/761/CEE, Directiva do Conselho 76/762/CEE, Directiva do Conselho 77/389/CEE, Directiva do Conselho 77/538/CEE, Directiva do Conselho 77/539/CEE, Directiva do Conselho 77/540/CEE, Directiva do Conselho 77/541/CEE, Directiva do Conselho 77/649/CEE, Directiva do Conselho 78/316/CEE, Directiva do Conselho 78/317/CEE, Directiva do Conselho 78/318/CEE, Directiva do Conselho 78/549/CEE, Directiva do Conselho 78/932/CEE, Directiva do Conselho 89/297/CEE, Directiva do Conselho 91/226/CEE, Directiva do Conselho 92/21/CEE, Directiva do Conselho 92/22/CEE, Directiva do Conselho 92/23/CEE, Directiva do Conselho 92/24/CEE, Directiva do Conselho 92/114/CEE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 94/20/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 95/28/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 96/79/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 96/27/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 97/27/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 98/91/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 2000/40/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 2001/56/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 2001/85/CE, Directiva do Conselho e do Parlamento Europeu 2003/97/CE.

A proposta e as respectivas medidas de execução vão preservar as prescrições em vigor estabelecidas nos actos enumerados supra. Em comparação com os actos em vigor, a proposta enuncia prescrições relativas a algumas medidas de segurança de carácter avançado, nomeadamente os sistemas electrónicos de controlo de estabilidade, sistemas de controlo da pressão dos pneus, sistemas de travagem de emergência e sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem. Além disso, a proposta torna mais rigorosas as prescrições relativas ao ruído de rolamento dos pneus e introduz novas prescrições respeitantes à respectiva aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A proposta é consentânea com o objectivo da CE de tornar as estradas mais seguras, tal como sublinhado, em especial, no Livro Branco sobre a política europeia de transportes<sup>3</sup>, adoptado pela Comissão em 2001 e que proporciona um quadro global para o programa de acção europeia em matéria de segurança rodoviária.

Além disso, no que se refere aos aspectos ambientais contidos na proposta, esta põe em prática duas das medidas identificadas na estratégia de redução de emissões de

---

<sup>3</sup> COM(2001) 370.

CO<sub>2</sub> dos veículos referenciada na Comunicação da Comissão sobre os «Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros»<sup>4</sup>.

Por último, a proposta é coerente com a estratégia da CE de simplificação do quadro regulador como anunciado na Comunicação da Comissão «Actualizar e simplificar o acervo comunitário»<sup>5</sup> que identifica o sistema de homologação de veículos a motor como um domínio prioritário para a simplificação da legislação comunitária.

## 2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

### • Consulta das partes interessadas

#### Métodos de consulta utilizados, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Ao elaborar a sua proposta, a Comissão consultou as partes interessadas por diversos meios:

- Foi levada a efeito uma consulta geral pela Internet, que cobriu todos os aspectos da proposta.
- No que se refere às propostas relativas aos sistemas avançados de travagem de emergência, foi levado a cabo um projecto para examinar os custos e vantagens de equipar com tais sistemas os veículos das várias classes. Este projecto foi levado a cabo em cooperação com um grupo de partes interessadas da indústria.
- No que respeita às prescrições relativas aos pneus, houve várias reuniões com as organizações dos fabricantes, grupos de investigação e grupos de interesse em matéria ambiental, tendo em vista chegar a acordo sobre um conjunto de prescrições equilibradas e viáveis.

#### Resumo das respostas e do modo como foram tidas em conta

Durante a consulta na Internet, as partes interessadas suscitaram um certo número de questões. A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta dá plenamente conta das questões concretas suscitadas e indica a forma como foram tomadas em consideração.

Foi realizada uma consulta pública na Internet de 23.8.2007 a 18.10.2007. A Comissão recebeu 81 respostas. Os resultados estão disponíveis no endereço: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

---

<sup>4</sup> COM(2007) 19.

<sup>5</sup> COM(2003) 71.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios científicos/de especialização em questão

A proposta requeria a avaliação de diferentes opções políticas assim como os impactos económico, social e ambiental a ela associados.

Metodologia utilizada

Foram realizados estudos de viabilidade da redução do ruído de rolamento e da importância dos custos e vantagens dos sistemas avançados de travagem de emergência especificamente para sustentar o desenvolvimento dos aspectos pertinentes do presente regulamento. Foram ainda utilizados os estudos existentes sobre reduções de CO<sub>2</sub> (por TNO) e sobre redução do número de vítimas de acidentes rodoviários (por COWI) com o propósito de quantificar as vantagens que as medidas propostas são susceptíveis de trazer.

No caso do estudo sobre o ruído dos pneus, o consultor realizou os seguintes trabalhos:

- Análise da literatura pertinente para identificar os impactos a nível da sociedade e do meio ambiente do ruído dos pneus/estrada.
- Recolha e avaliação de dados de ensaios de ruído sobre os pneus existentes de diversas categorias.
- Avaliação da viabilidade da redução dos limites de ruído dos pneus, nomeadamente o impacto potencial sobre outros parâmetros de concepção de pneus.
- Avaliação das eventuais reduções globais de ruído decorrentes das medidas propostas, apoiada em técnicas adequadas de modelização informática.
- Ligação com as várias partes interessadas.

No caso do estudo sobre sistemas avançados de travagem de emergência, o consultor realizou os seguintes trabalhos:

- Avaliação de cenários actuais de acidente susceptíveis de ser evitados ou reduzidos com o emprego desta tecnologia.
- Avaliação das capacidades actuais e futuras do sistema.
- Avaliação do «custo económico por veículo» da instalação de tais sistemas.
- Ligação com as várias partes interessadas.

Principais organizações/peritos consultados

O estudo sobre o ruído dos pneus foi levado a cabo pela FEHRL (Federation of European Highway Research). O estudo sobre os sistemas avançados de travagem foi

levado a cabo pelo TRL (Transport Research Laboratory) Ltd.

Os valores-limite de ruído dos pneus propostos no anexo do presente regulamento baseia-se nas recomendações da FEHRL. O trabalho do TRL justificou que se desse prioridade aos sistemas avançados de travagem de emergência para os veículos pesados. A avaliação de impacto faz referência a outros estudos de investigação que também foram utilizados para analisar várias opções políticas. Em todo o caso, a opção política preferida foi escolhida com base numa análise custo-benefício, tal como explicado na avaliação de impacto que acompanha a proposta.

#### Meios utilizados para divulgar publicamente os pareceres dos peritos

Todos os relatórios de pesquisa concluídos e aprovados estão ou estarão disponíveis no sítio Web da DG Empresa e Indústria.

#### • **Avaliação de impacto**

Para cada aspecto principal da proposta, foram consideradas diferentes opções:

##### 1. Simplificação

- a) Não actuar. Esta opção significaria manter as actuais 50 directivas em vigor, com alterações adicionais, quando necessário. As directivas CE continuariam em vigor em paralelo com os regulamentos UNECE em vigor, sendo que as prescrições técnicas são geralmente (mas nem sempre) equivalentes. Esta situação está actualmente na origem grande confusão para as partes interessadas que não estão directamente envolvidas no sistema de homologação e concorre para um quadro regulador que não é totalmente transparente.
- b) Não actuar no presente exercício, mas analisar cada directiva sempre que for necessário, e decidir se se justifica a substituição. Esta opção contribuiria eficazmente para a simplificação do enquadramento regulador. Porém, o exercício de simplificação prolongar-se-ia por vários anos.
- c) Substituir todas as directivas em vigor pelo regulamento proposto. Esta é a opção escolhida porquanto maximizaria as vantagens da simplificação, em proveito, sobretudo, das autoridades nacionais e da indústria.

##### 2. Tecnologias de segurança avançadas

- a) Não actuar e deixar a iniciativa ao mercado. Funções como os sistemas electrónicos de controlo de estabilidade já estão a aparecer num número crescente de veículos nalguns mercados. Porém, em veículos como os camiões e os autocarros de turismo, nos quais as vantagens dos sistemas electrónicos de controlo de estabilidade podem ser ainda maiores do que para os ligeiros, frequentemente não existe no mercado incentivo para instalar voluntariamente tais sistemas, uma vez que, ao contrário do que acontece com os veículos, os compradores não são normalmente os beneficiários. Além disso, sem normas harmonizadas, existe o risco de serem aplicadas normas divergentes na UE, de que resultaria uma fragmentação do mercado interno.
- b) Estabelecer normas técnicas para tecnologias de segurança avançadas (quando

montadas) e permitir que os fabricantes as montem facultativamente. Embora esta opção prevenisse a emergência de normas divergentes na União Europeia, tal como referido supra, esta opção não garante que as funções avançadas de segurança sejam montadas em todos os veículos.

- c) Estabelecer normas técnicas e prescrições de montagem obrigatórias. Esta opção garantirá que é plenamente explorado o potencial das funções de segurança avançadas. Sendo um dado adquirido que há uma boa relação custo benefício para estes sistemas, justifica-se então, assim, a opção pela montagem obrigatória.

### 3. Prescrições para os pneus

No que respeita aos pneus, a proposta introduz novas prescrições relativas aos seguintes aspectos: valores-limite de ruído de rolamento, valores-limite de resistência ao rolamento, aderência em pavimento molhado e sistema de controlo da pressão dos pneus.

Para cada um destes aspectos, foram globalmente consideradas as seguintes opções: a) não actuar; b) solução voluntária/de mercado; c) solução obrigatória de dificuldade técnica mais baixa; d) solução obrigatória de dificuldade técnica mais elevada;

Foi escolhida a opção d) para todos os aspectos. No caso da resistência ao rolamento, dos sistemas de controlo da aderência em pavimento molhado e da pressão dos pneus, a investigação e o desenvolvimento de produtos está já numa fase bastante avançada, pelo que se pode considerar exequível a aplicação de prescrições técnicas mais rigorosas num período de tempo relativamente curto. No que respeita em especial ao sistema de controlo da pressão dos pneus, o estabelecimento de uma norma mais severa maximizaria as vantagens em matéria de segurança e garantiria a máxima probabilidade de atingir os objectivos de redução de CO<sub>2</sub>. No que respeita à redução do ruído de rolamento, também foi escolhida a opção d), porque é a única que asseguraria o cumprimento dos objectivos da proposta. Contudo, dado que as prescrições relativas ao ruído são mais difíceis de cumprir do que as outras, prevê-se um período de aplicação mais alargado.

Conforme previa o programa de trabalho, a Comissão realizou uma avaliação de impacto, cujo relatório pode ser consultado no seguinte endereço:  
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>.

Uma vez que outros estudos da indústria não estavam concluídos antes da finalização da proposta, a Comissão está disposta a analisar em profundidade os resultados desses estudos adicionais durante o processo legislativo, se necessário, para sugerir ou sustentar adaptações necessárias com vista a obviar a qualquer impacto negativo na segurança dos pneus.

### 3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

#### • Síntese da acção proposta

A proposta simplifica consideravelmente o sistema de homologação de veículos a

motor no que respeita às prescrições de segurança e aos pneus, revogando 50 directivas.

A proposta introduz novas prescrições obrigatórias sobre funções de segurança: Concretamente, a proposta prevê a montagem obrigatória do seguinte:

- Sistemas electrónicos de controlo da estabilidade em todos os veículos;
- Sistemas de controlo da pressão dos pneus em veículos ligeiros de passageiros;
- Sistemas avançados de travagem de emergência e sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem nos veículos pesados.

A proposta também prevê que, em caso de montagem voluntária de sistemas avançados de travagem de emergência e sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem noutras categorias de veículos, esses sistemas devem cumprir as prescrições enunciadas na proposta.

A proposta estabelece valores-limite de emissões de ruído para os pneus mais rigorosos do que a legislação em vigor e introduz novas prescrições relativas à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento.

- **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o artigo 95.º do Tratado.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, na medida em que a proposta não recai num domínio da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas.

As prescrições técnicas para a homologação de veículos no que respeita a numerosos elementos de segurança e de protecção ambiental foram harmonizadas a nível comunitário e a acção isolada dos Estados-Membros subverteria todo o sistema de homologação de veículos. A acção da União Europeia é necessária para evitar a emergência de entraves ao mercado único.

Os objectivos da proposta serão realizados com maior eficácia através da acção comunitária, dado que esta evitará a fragmentação do mercado interno, que de outra forma ocorreria, e garantirá a segurança e o desempenho ambiental dos veículos.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelos motivos a seguir indicados:

Tal como se mostra na avaliação de impacto, a proposta está em conformidade com o

princípio da proporcionalidade, visto que não excede o necessário para atingir o objectivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de segurança pública e de protecção do meio ambiente.

A simplificação do quadro regulador contribuirá significativamente para a redução de custos administrativos para as autoridades nacionais e para a indústria.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: regulamento.

Os outros instrumentos não seriam adequados pelas razões que a seguir se enunciam.

Considera-se que o regulamento oferece a indispensável garantia de cumprimento das disposições sem necessitar de transposição para a legislação nacional dos Estados-Membros.

A proposta recorre à abordagem baseada em níveis distintos, que foi originalmente introduzida a pedido do Parlamento Europeu e usada noutras iniciativas legislativas. Esta abordagem prevê que a proposta e a adopção da legislação sigam duas vias diferentes, mas paralelas:

- em primeiro lugar, as disposições fundamentais são estabelecidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho num regulamento baseado no artigo 95.º do Tratado CE, através do procedimento de co-decisão («proposta de co-decisão»);
- em segundo lugar, as especificações técnicas que dão execução às disposições fundamentais são enunciadas em regulamentos adoptados pela Comissão em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE (as «propostas de comitologia»).

#### **4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS**

A proposta não tem consequências para o orçamento comunitário.

#### **5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**

- **Simulação, fase-piloto e período de transição**

A proposta prevê períodos de transição gerais que visam proporcionar aos fabricantes de veículos e de pneus prazos suficientes para a adaptação às novas exigências.

- **Simplificação**

A proposta prevê a simplificação da legislação.

Serão revogadas 50 directivas relativas à homologação de veículos.

A proposta prevê a simplificação dos procedimentos administrativos para as entidades públicas. A proposta está incluída no programa da Comissão para a actualização e simplificação do acervo comunitário e no seu programa legislativo e de trabalho com a referência 2008/ENTR/004.

- **Revogação da legislação em vigor**

A adopção da proposta implicará a revogação de legislação em vigor.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto tem incidência no Espaço Económico Europeu, devendo portanto ser-lhe extensível.

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente o seu artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>6</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>7</sup>,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>8</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para esse efeito, está em vigor um sistema comunitário global de homologação dos veículos a motor, estabelecido pela Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, relativa ao estabelecimento de um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos («Directiva-Quadro»)<sup>9</sup>.
- (2) O presente regulamento é um regulamento específico no contexto do procedimento de homologação CE estabelecido pela Directiva 2007/46/CE. Por conseguinte, os anexos IV, VI e XI dessa directiva devem ser alterados em conformidade.
- (3) As prescrições técnicas para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a numerosos elementos de segurança e de protecção ambiental foram harmonizadas a nível comunitário a fim de evitar prescrições diferentes de um Estado-Membro para outro e assegurar um elevado nível de segurança e de protecção ambiental em toda a Comunidade.
- (4) É conveniente estabelecer prescrições relativas tanto à segurança geral dos veículos como ao desempenho ambiental dos pneus, graças à disponibilidade de sistemas de

---

<sup>6</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>7</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>8</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>9</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

controlo da pressão dos pneus, que reforçam a segurança e o desempenho dos pneus em matéria de protecção ambiental.

- (5) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem jurídica na legislação comunitária relativa aos veículos. O presente regulamento deve, por conseguinte, estabelecer apenas prescrições fundamentais relativas à segurança dos veículos e às emissões de ruído e de CO<sub>2</sub> dos pneus, ao passo que as especificações técnicas devem ser estabelecidas por meio de medidas de execução adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>10</sup>.
- (6) Mais concretamente, a Comissão deve ser habilitada a estabelecer os procedimentos, ensaios e exigências específicos para a homologação de veículos a motor, componentes e unidades técnicas. Além disso, a Comissão deve ser habilitada a definir com maior precisão as características que um pneumático deve apresentar para poder ser definido como «Pneumático profissional todo-o-terreno». Deve também ser habilitada a definir o âmbito preciso de aplicação das prescrições do presente regulamento. Deve ainda ser habilitada a estabelecer prescrições de segurança adicionais para veículos destinados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas nos Estados-Membros ou entre eles. Além disso, sob reserva da sua exequibilidade técnica e económica, a Comissão deve ser habilitada a tornar extensiva a outras categorias de veículos, para além das inicialmente abrangidas, a instalação obrigatória de sistemas de controlo da pressão dos pneus e outros dispositivos avançados de segurança. A Comissão deve também ser habilitada a estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições técnicas específicos para a homologação de sistemas avançados de veículos para além dos mencionados no presente regulamento e a alterar os valores-limite para a resistência ao rolamento e o ruído de rolamento dos pneus em resultado de mudanças nos procedimentos de ensaio, sem baixar o nível de ambição actual em matéria de protecção ambiental. Uma vez que têm alcance geral e se destinam a alterar o presente regulamento mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas têm de ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (7) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários. No intuito de maximizar o número de vidas salvas, é necessário prever a introdução de algumas dessas tecnologias.
- (8) No intuito de simplificar a legislação relativa à homologação em consonância com as recomendações do relatório CARS 21: «A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century»<sup>11</sup>, é oportuno revogar várias directivas sem, no entanto, reduzir o nível de protecção dos utentes da estrada. As prescrições estabelecidas nessas directivas devem ser preservadas pelo presente regulamento e, quando necessário, ser substituídas por referências aos regulamentos correspondentes da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), tal como foram incorporados no direito comunitário em conformidade com o artigo 4.º da Decisão 97/836/CE do

---

<sup>10</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

<sup>11</sup> ISBN 92-79-00762-9.

Conselho, de 27 de Novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições<sup>12</sup>.

- (9) É oportuno estabelecer o princípio de que os veículos têm de ser concebidos, construídos e montados por forma a minimizar os riscos de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada. Para este efeito, é necessário que os fabricantes assegurem que os veículos cumprem as prescrições pertinentes enunciadas no presente regulamento. Essas disposições devem incluir (mas não se limitar a) prescrições em vários domínios, a saber: integridade estrutural do veículo, sistemas de ajuda ao condutor para o controlo do veículo, sistemas que facultem ao condutor visibilidade e informação sobre o estado do veículo e da área envolvente, sistemas de iluminação do veículo, sistemas de protecção dos ocupantes do veículo, exterior do veículo e acessórios, massas e dimensões do veículo, pneus, e sistemas avançados de veículos e outros aspectos diversos. Para além disso, é necessário que os veículos cumpram as prescrições específicas relativas a determinados veículos de mercadorias e respectivos reboques, ou as prescrições específicas para autocarros, consoante os casos.
- (10) O calendário para a introdução de novas prescrições para a homologação de veículos deve ter em conta a viabilidade técnica dessas prescrições. Em geral, as prescrições devem aplicar-se inicialmente aos novos modelos de veículos. Deve ser dado aos veículos existentes um período adicional para o cumprimento das prescrições. Ademais, a instalação obrigatória de sistemas de controlo da pressão dos pneus deve inicialmente aplicar-se apenas aos veículos ligeiros de passageiros. A instalação obrigatória de outros dispositivos avançados de segurança deve de início aplicar-se apenas aos veículos pesados de mercadorias.
- (11) Quando forem voluntariamente instalados pelo fabricante do veículo dispositivos avançados de segurança, é necessário que tais dispositivos cumpram as prescrições pertinentes enunciadas no presente regulamento.
- (12) É conveniente pôr em prática as medidas anunciadas na Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros»<sup>13</sup> destinadas a reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos pneus. Esta redução deve ser conseguida graças a uma combinação de pneus de baixa resistência ao rolamento e a utilização de sistemas de controlo da pressão dos pneus. Ao mesmo tempo, é também oportuno estabelecer prescrições destinadas a reduzir o ruído dos pneus na estrada e assegurar a manutenção dos níveis de segurança dos pneus mediante a introdução de prescrições em matéria de aderência ao pavimento molhado. O calendário de aplicação correspondente deve reflectir o grau de dificuldade que há em cumprir todas essas prescrições. Em particular, devido à dificuldade no cumprimento das prescrições relativas ao ruído de rolamento e tendo em conta o tempo necessário para que a indústria substitua as gamas de pneus existentes, é

---

<sup>12</sup> JO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

<sup>13</sup> COM(2007) 19.

conveniente prever um período mais longo de aplicação das prescrições relativas ao ruído de rolamento para os pneus novos de modelos existentes.

- (13) Algumas categorias de pneus, incluindo pneus de uso profissional todo-o-terreno, que estão sujeitos a uma limitação de velocidade, e pneus destinados exclusivamente a veículos registados antes de 1990, são susceptíveis de ser produzidas em quantidades muito pequenas. Por conseguinte, é conveniente isentar tais categorias de pneus de determinadas prescrições enunciadas no presente regulamento, sempre que tais prescrições sejam incompatíveis com a utilização dos pneus, ou se os encargos adicionais causados por essas prescrições forem desproporcionados.
- (14) Os sistemas electrónicos de controlo da estabilidade, os sistemas avançados de travagem de emergência e os sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem têm forte potencial para contribuir significativamente para a redução das vítimas de acidentes rodoviários. Por conseguinte, devem ser estabelecidas prescrições para tais sistemas.
- (15) É importante que os componentes de substituição para os sistemas abrangidos pelo presente regulamento estejam sujeitos a prescrições de segurança e processos de homologação equivalentes. Por conseguinte, é conveniente prever a homologação de componentes de substituição e de unidades técnicas.
- (16) Os Estados-Membros devem estabelecer normas relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e velar pela sua aplicação. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (17) Com efeitos a partir das datas de aplicação aos novos veículos, aos novos componentes e unidades técnicas das prescrições pertinentes enunciadas no presente regulamento, são revogadas as seguintes directivas do Conselho:
  - Directiva 70/221/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques<sup>14</sup>.
  - Directiva 70/222/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à localização e montagem das chapas de matrícula da retaguarda dos veículos a motor e seus reboques<sup>15</sup>.
  - Directiva 70/311/CEE do Conselho, de 8 de Junho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de direcção de veículos a motor e seus reboques<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> JO L 76 de 6.4.1970, p. 23. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

<sup>15</sup> JO L 76 de 6.4.1970, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1972.

<sup>16</sup> JO L 133 de 18.6.1970, p. 10. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/7/CE da Comissão (JO L 40 de 13.02.1999, p. 36).

- Directiva 70/387/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às portas dos veículos a motor e seus reboques<sup>17</sup>.
- Directiva 70/388/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao avisador sonoro dos veículos a motor<sup>18</sup>.
- Directiva 71/320/CEE do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques<sup>19</sup>.
- Directiva 72/245/CEE do Conselho, de 20 de Junho de 1972, relativa às interferências radioeléctricas (compatibilidade electromagnética) dos veículos<sup>20</sup>.
- Directiva 74/60/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1973, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a moto<sup>21</sup>.
- Directiva 74/61/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1973, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor.<sup>22</sup>
- Directiva 74/297/CEE do Conselho, de 4 de Junho de 1974, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor (comportamento do dispositivo de condução em caso de colisão)<sup>23</sup>.
- Directiva 74/408/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1974, relativa aos veículos a motor no que se refere aos bancos, e à sua fixação, e aos apoios de cabeça<sup>24</sup>.

---

<sup>17</sup> JO L 176 de 10.8.1970, p. 5. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/31/CE da Comissão (JO L 130 de 12.5.2001, p. 33).

<sup>18</sup> JO L 176 de 10.8.1970, p. 12. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>19</sup> JO L 202 de 06.9.1971, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>20</sup> JO L 152 de 06.7.1972, p. 15. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>21</sup> JO L 38 de 11.2.1974, p. 2. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 87 de 8.4.2000, p. 22).

<sup>22</sup> JO L 38 de 11.2.1974, p. 22. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>23</sup> JO L 165 de 20.6.1974, p. 16. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/662/CE da Comissão (JO L 366 de 31.12.1991, p. 1).

<sup>24</sup> JO L 221 de 12.8.1974, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

- Directiva 74/483/CEE do Conselho, de 17 de Setembro de 1974, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às saliências exteriores dos veículos a motor<sup>25</sup>.
- Directiva 75/443/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à marcha atrás e ao aparelho indicador de velocidade dos veículos a motor<sup>26</sup>.
- Directiva 76/114/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques<sup>27</sup>.
- Directiva 76/115/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às fixações dos cintos de segurança dos veículos a motor<sup>28</sup>.
- Directiva 76/756/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor e seus reboques<sup>29</sup>.
- Directiva 76/757/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reflectores dos veículos a motor e seus reboques<sup>30</sup>.
- Directiva 76/758/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes delimitadoras, às luzes de presença da frente, às luzes de presença da retaguarda, às luzes de travagem, às luzes de circulação diurna e às luzes de presença lateral dos veículos a motor e seus reboques<sup>31</sup>.
- Directiva 76/759/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes indicadoras de mudança de direcção dos veículos a motor e seus reboques<sup>32</sup>.

---

<sup>25</sup> JO L 266 de 02.10.1974, p. 4. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/15/CE da Comissão (JO L 75 de 15.3.2007, p. 21).

<sup>26</sup> JO L 196 de 26.7.1975, p. 1. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/39/CE da Comissão (JO L 177 de 05.7.1997, p. 15).

<sup>27</sup> JO L 24 de 30.1.1976, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>28</sup> JO L 24 de 30.1.1976, p. 6. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/41/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 255 de 30.9.2005, p. 149).

<sup>29</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/35/CE da Comissão (JO L 157 de 19.6.2007, p. 14).

<sup>30</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 32. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>31</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 54. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>32</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 71. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

- Directiva 76/760/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor e seus reboques<sup>33</sup>.
- Directiva 76/761/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa aos faróis para veículos a motor com função de máximos e/ou de médios, bem como às fontes luminosas (lâmpadas de incandescência e outras) a utilizar em luzes homologadas de veículos a motor e seus reboques<sup>34</sup>.
- Directiva 76/762/CEE do Conselho, de 27 Julho 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de nevoeiro da frente dos veículos a motor<sup>35</sup>.
- Directiva 77/389/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de reboque dos veículos a motor<sup>36</sup>.
- Directiva 77/538/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de nevoeiro da retaguarda dos veículos a motor e de seus reboques<sup>37</sup>.
- Directiva 77/539/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de marcha atrás dos veículos a motor e seus reboques<sup>38</sup>.
- Directiva 77/540/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às luzes de estacionamento dos veículos a motor e seus reboques<sup>39</sup>.
- Directiva 77/541/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor<sup>40</sup>.

---

<sup>33</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 85. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>34</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 96. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>35</sup> JO L 262 de 27.9.1976, p. 122. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>36</sup> JO L 145 de 13.6.1977, p. 41. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/64/CE da Comissão (JO L 258 de 11.10.1996, p. 26).

<sup>37</sup> JO L 220 de 29.8.1977, p. 60. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>38</sup> JO L 220 de 29.8.1977, p. 72. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>39</sup> JO L 220 de 29.8.1977, p. 83. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>40</sup> JO L 220 de 29.8.1977, p. 95. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

- Directiva 77/649/CEE do Conselho, de 27 de Setembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao campo de visão do condutor dos veículos a motor<sup>41</sup>.
- Directiva 78/316/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor (identificação dos comandos, avisadores e indicadores)<sup>42</sup>.
- Directiva 78/317/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos de degelo e de desembaciamento das superfícies vidradas dos veículos a motor<sup>43</sup>.
- Directiva 78/318/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos dispositivos limpa pára-brisas e lava pára-brisas dos veículos a motor<sup>44</sup>.
- Directiva 78/549/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao recobrimento das rodas dos veículos a motor<sup>45</sup>.
- Directiva 78/932/CEE do Conselho, de 16 de Outubro de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos apoios de cabeça dos bancos dos veículos a motor<sup>46</sup>.
- Directiva 89/297/CEE do Conselho de 13 de Abril de 1989 relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à protecção lateral (guardas laterais) de determinados veículos a motor e seus reboques<sup>47</sup>.
- Directiva 91/226/CEE do Conselho, de 27 de Março de 1991, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques<sup>48</sup>.

---

<sup>41</sup> JO L 267 de 19.10.1977, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/630/CE da Comissão (JO L 341 de 6.12.1990, p. 20).

<sup>42</sup> JO L 81 de 28.3.1978, p. 3. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/91/CE da Comissão (JO L 284 de 19.11.1993, p. 25).

<sup>43</sup> JO L 81 de 28.3.1978, p. 27.

<sup>44</sup> JO L 81 de 28.3.1978, p. 49. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>45</sup> JO L 168 de 26.6.1978, p. 45. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/78/CE da Comissão (JO L 354 de 31.12.1994, p. 10).

<sup>46</sup> JO L 325 de 20.11.1978, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>47</sup> JO L 124 de 05.5.1989, p. 1.

<sup>48</sup> JO L 103 de 23.4.1991, p. 5. Directiva alterada pela Directiva 2006/96/CE.

- Directiva 92/21/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa às massas e dimensões dos veículos a motor da categoria M1<sup>49</sup>.
- Directiva 92/22/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa às vidraças de segurança e aos materiais para vidraças dos veículos a motor e seus reboques<sup>50</sup>.
- Directiva 92/23/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa aos pneumáticos dos veículos a motor e seus reboques bem como à respectiva instalação nesses veículos<sup>51</sup>.
- Directiva 92/24/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa aos dispositivos de limitação da velocidade ou a sistemas semelhantes de limitação de velocidade de determinadas categorias de veículos a motor<sup>52</sup>.
- Directiva 92/114/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1992, relativa às saliências exteriores das cabinas dos veículos a motor da categoria N<sup>53</sup>.

(18) Além disso, devem também ser revogadas as seguintes directivas do Conselho e do Parlamento Europeu:

- Directiva 94/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 1994, relativa aos dispositivos mecânicos de engate dos veículos a motor e seus reboques e à sua fixação a esses veículos<sup>54</sup>.
- Directiva 95/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa ao comportamento ao fogo de materiais utilizados na construção do interior de determinadas categorias de veículos a motor<sup>55</sup>.
- Directiva 96/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Maio de 1996 relativa à protecção dos ocupantes dos veículos a motor em caso de colisão lateral e que altera a Directiva 70/156/CEE<sup>56</sup>.
- Directiva 96/79/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de Dezembro de 1996 relativa à protecção dos ocupantes dos veículos a motor em caso de colisão frontal e que altera a Directiva 70/156/CEE<sup>57</sup>.

---

<sup>49</sup> JO L 129 de 14.5.1992, p. 1. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 95/48/CE da Comissão (JO L 233 de 30.9.1995, p. 73).

<sup>50</sup> JO L 129 de 14.5.1992, p. 11. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/92/CE da Comissão (JO L 291 de 8.11.2001, p. 24).

<sup>51</sup> JO L 129 de 14.5.1992, p. 95. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/11/CE da Comissão (JO L 46 de 17.2.2005, p. 42).

<sup>52</sup> JO L 129 de 14.5.1992, p. 154. Directiva alterada pela Directiva 2004/11/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2004, p. 19).

<sup>53</sup> JO L 409 de 31.12.1992, p. 17.

<sup>54</sup> JO L 195 de 29.7.1994, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>55</sup> JO L 281 de 23.11.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>56</sup> JO L 169 de 08.7.1996, p. 1.

<sup>57</sup> JO L 18 de 21.1.1997, p. 7. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/98/CE da Comissão (JO L 9 de 13.1.2000, p. 14).

- Directiva 97/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 Julho de 1997 relativa às massas e dimensões de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques e que altera a Directiva 70/156/CEE<sup>58</sup>.
- Directiva 98/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de Dezembro de 1998 relativa aos veículos a motor e seus reboques destinados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas e que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à homologação dos veículos a motor e seus reboques<sup>59</sup>.
- Directiva 2000/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Junho de 2000 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção à frente contra o encaixe dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho<sup>60</sup>.
- Directiva 2001/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Setembro de 2001, relativa aos sistemas de aquecimento dos veículos a motor e seus reboques, que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho e que revoga a Directiva 78/548/CEE do Conselho<sup>61</sup>.
- Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Novembro de 2001 relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e que altera as Directivas 70/156/CEE e 97/27/CE<sup>62</sup>.
- Directiva 2003/97/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 10 de Novembro de 2003 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação de dispositivos para visão indirecta e de veículos equipados com estes dispositivos, que altera a Directiva 70/156/CEE e que revoga a Directiva 71/127/CEE<sup>63</sup>.

(19) Os objectivos do presente regulamento, designadamente a realização do mercado interno através da introdução de prescrições técnicas comuns referentes ao desempenho em matéria de segurança e de protecção ambiental dos veículos a motor, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros. Devido à dimensão da acção necessária, os objectivos podem ser alcançados de forma mais adequada a nível comunitário. Por conseguinte, em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado, a Comunidade pode adoptar medidas nesse sentido. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, mencionado no referido artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objectivos,

---

<sup>58</sup> JO L 233 de 25.8.1997, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/19/CE da Comissão (JO L 79 de 26.3.2003, p. 6).

<sup>59</sup> JO L 11 de 16.1.1999, p. 25.

<sup>60</sup> JO L 203 de 10.8.2000, p. 9. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>61</sup> JO L 292 de 09.11.2001, p. 21. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>62</sup> JO L 42 de 13.2.2002, p. 1. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

<sup>63</sup> JO L 25 de 29.1.2004, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## **Capítulo I**

### **Objecto, âmbito de aplicação e definições**

#### *Artigo 1.º* *Objecto*

O presente regulamento estabelece prescrições para a homologação de veículos a motor, seus reboques, sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, no que diz respeito à respectiva segurança.

O presente regulamento estabelece prescrições para a homologação de pneus no que respeita às emissões de CO<sub>2</sub> e de ruído.

#### *Artigo 2.º* *Âmbito de aplicação*

O presente regulamento aplica-se a veículos a motor das categorias M, N e O, tal como definidas no anexo II da Directiva 2007/46/CE, sem prejuízo do disposto nos artigos 5.º a 10.º do presente regulamento.

#### *Artigo 3.º* *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições enunciadas no artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE.

Aplicam-se ainda as seguintes definições:

- (1) «Controlo electrónico da estabilidade» designa uma função de controlo electrónico de um veículo que melhora a estabilidade do mesmo;
- (2) «Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem» designa um sistema de aviso do condutor de um desvio não involuntário do veículo da sua faixa de rodagem;
- (3) «Sistema avançado de travagem de emergência» designa um sistema que pode automaticamente detectar uma situação de emergência e activar o sistema de travagem do veículo, com ou sem intervenção do condutor, para desacelerar o veículo a fim de evitar ou mitigar uma colisão;
- (4) «Índice de capacidade de carga» designa um ou dois números que indicam a carga que o pneumático pode suportar, em montagem simples ou em montagem geminada, à velocidade correspondente à da categoria de velocidade a que pertence, e sempre que é utilizado em conformidade com as prescrições de utilização especificadas pelo fabricante;

- (5) «Sistema de controlo da pressão dos pneus» designa 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 enquanto o veículo está em marcha;
- (6) «Pneumático profissional todo-o-terreno» designa um pneumático destinado ao uso em estrada e fora de estrada ou a outro uso especial;
- (7) «Pneumático de neve» designa um pneumático que ostenta a inscrição M+S ou M.S ou M&S, cujos desenho, composição e estrutura do piso são essencialmente concebidos para assegurar, em piso de neve, um desempenho melhor do que o de um pneumático normal no que se refere à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo;
- (8) «Pneu sobresselente de utilização temporária do tipo T» designa um pneumático sobresselente de utilização temporária previsto para utilização a uma pressão de enchimento superior à prescrita para pneus convencionais ou reforçados;
- (9) «Pneumático de tracção» designa um pneumático para neve das categorias C2 ou C3, destinado a ser montado no(s) eixo(s) motor(es) do veículo;
- (10) «Utentes da estrada não protegidos» designa peões, ciclistas ou motociclistas.

## **Capítulo II**

### **Obrigações dos fabricantes**

#### *Artigo 4.º*

##### *Obrigações gerais*

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento.
2. Os fabricantes devem demonstrar que todas as unidades técnicas ou componentes, vendidos ou postos em circulação na Comunidade, estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento.

#### *Artigo 5.º*

##### *Prescrições e ensaios*

1. Os fabricantes devem assegurar que os veículos são concebidos, construídos e montados por forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada.
2. Os fabricantes devem assegurar que os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem as prescrições aplicáveis enunciadas no presente regulamento, incluindo as prescrições relativas aos seguintes elementos:
  - a) integridade da estrutura do veículo, incluindo os ensaios de impacto;

- b) sistemas de ajuda à condução do veículo, incluindo direcção, travões e sistemas electrónicos de controlo da estabilidade;
  - c) sistemas concebidos para dar ao condutor visibilidade e informação sobre o estado do veículo e da zona circundante, incluindo vidraças, retrovisores e sistemas de informação do condutor;
  - d) sistemas de iluminação do veículo;
  - e) protecção dos ocupantes do veículo, incluindo arranjos interiores, apoio de cabeça, cintos de segurança, fixações ISOfix, ou sistemas de retenção para crianças incorporados, portas do veículo;
  - f) exterior do veículo e acessórios;
  - g) compatibilidade electromagnética;
  - h) avisadores sonoros;
  - i) sistemas de aquecimento;
  - j) dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada;
  - k) sistemas de identificação do veículo;
  - l) massas e dimensões.
3. A Comissão determinará a que categorias de veículos, entre as mencionadas no artigo 2.º, se aplicam as prescrições enunciadas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo.

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

#### *Artigo 6.º*

##### *Prescrições específicas relativas a determinados veículos das categorias N e O*

1. Para além das prescrições contidas nos artigos 5.º, 8.º, 9.º e 10.º, os veículos das categorias N e O devem, consoante os casos, cumprir as prescrições enunciadas nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo.
2. Os veículos das categorias N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> devem ser construídos por forma a garantir que, em caso de colisão frontal com outro veículo, o risco de lesões para um ocupante do veículo devido ao efeito de encaixe seja minimizado.
3. Os veículos das categorias N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> devem ser construídos por forma a garantir que, no caso de o veículo ser atingido lateralmente por outro veículo ou por um utente da estrada não protegido, o risco de lesões para o utente da estrada não protegido ou para um ocupante do veículo devido ao efeito de encaixe seja minimizado.

4. O habitáculo do veículo ou o espaço previsto para o condutor e os passageiros deve ter resistência suficiente para oferecer protecção aos ocupantes em caso de colisão ou capotamento.
5. Os veículos da categoria N<sub>2</sub> com uma massa máxima superior a 7,5 toneladas e todos os veículos das categorias N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> devem ser construídos por forma a minimizar o efeito da projecção de água do veículo sobre a visibilidade de outros veículos na estrada.
6. A Comissão estabelecerá prescrições de segurança adicionais para veículos destinados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas nos Estados-Membros ou entre eles.

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

#### *Artigo 7.º*

##### *Prescrições específicas relativas a determinados veículos das categorias M2 e M3*

1. Para além das prescrições contidas nos artigos 5.º, 8.º, 9.º e 10.º, os veículos das categorias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> devem cumprir as prescrições enunciadas nos n.ºs 2 a 5 do presente artigo.
2. A capacidade de transporte de um veículo, incluindo passageiros sentados e de pé e utentes em cadeira de rodas deve ser adequada à massa, dimensões e disposição do veículo.
3. A carroçaria do veículo deve ser concebida e construída por forma a permitir a condução do veículo de maneira estável, mesmo em plena capacidade. Devem ser tomadas medidas adequadas para assegurar o acesso e a evacuação em segurança do veículo, em particular em caso de emergência.
4. Os veículos da classe I devem ser acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, incluindo utentes em cadeiras de rodas.
5. Os materiais empregues na construção do interior da carroçaria de um autocarro de passageiros devem, tanto quanto possível, em caso de incêndio, impedir ou pelo menos retardar a propagação de chamas, a fim de permitir aos ocupantes evacuar o veículo.

#### *Artigo 8.º*

##### *Classificação dos pneus*

1. Os tipos de pneus são classificados segundo as classes seguintes:
  - a) Pneus da classe C1 – destinados a veículos das categorias M<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> e O<sub>2</sub>;

- b) Pneus da classe C2 – destinados a veículos de mais de 3,5t das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> com um índice de capacidade, em montagem simples, de  $\leq 121$  e com símbolo de categoria  $\geq \langle N \rangle$ ;
- c) Pneus da classe C3 – destinados a veículos de mais de 3,5t das categorias M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> com um dos índices de capacidade de carga seguintes:
  - i) índice de capacidade em montagem simples  $\leq 121$  e símbolo de categoria de velocidade  $\leq \langle M \rangle$ ;
  - ii) índice de capacidade de carga em montagem simples  $\geq 122$ .

Um tipo de pneumático pode ser classificado em mais de uma das classes enumeradas nas alíneas a), b) e c), desde que o tipo de pneumático cumpra todas as prescrições pertinentes de cada classe para a qual está homologado.

2. Aplica-se a lista de índices de capacidade e das massas correspondentes contida no Regulamento n.º 54 da UNECE<sup>64</sup>.

#### *Artigo 9.º*

#### *Disposições específicas relativas aos pneus dos veículos*

1. Todos os pneus fornecidos como equipamento de um veículo, incluindo, se for caso disso, pneus sobresselentes, devem ser adequados para ser utilizados nos veículos a que se destinam, em particular no que se refere às suas dimensões e às suas características de velocidade e de carga.
2. Os veículos das categorias M<sub>1</sub> devem ser equipados com um sistema de controlo da pressão dos pneus, apto a avisar o condutor quando algum dos pneus está a funcionar a uma pressão perigosamente baixa e a avisar o condutor sempre que qualquer pneumático está a funcionar a uma pressão significativamente inferior à pressão ideal para um consumo mínimo de combustível.
3. Todos os pneus C<sub>1</sub> devem cumprir as prescrições relativas à aderência em pavimento molhado indicadas na parte A do anexo I.
4. Todos os pneus devem cumprir as prescrições relativas à resistência ao rolamento indicadas na parte B do anexo I.
5. Todos os pneus devem cumprir as prescrições relativas ao ruído de rolamento indicadas na parte C do anexo I.
6. Os n.ºs 3, 4 e 5 não se aplicam:
  - a) aos pneus cuja categoria de velocidade seja inferior a 80 km/h;
  - b) aos pneus cujo diâmetro nominal da jante não exceda 254 mm ou seja igual ou superior a 635 mm;

---

<sup>64</sup> JO [...].

- c) aos pneus sobresselentes de utilização temporária de tipo T;
  - d) aos pneus concebidos exclusivamente para ser montados em veículos matriculados pela primeira vez antes de [1 de Outubro de 1990];
  - e) pneus equipados com dispositivos suplementares para melhorar as propriedades de tracção.
7. As prescrições relativas à resistência ao rolamento e ao ruído de rolamento indicadas nas partes B e C do anexo I não se aplicam a pneus profissionais todo-o-terreno.

#### *Artigo 10.º*

#### *Sistemas avançados para veículos*

1. Os veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> devem ser equipados com um sistema avançado de travagem de emergência, que deve cumprir as prescrições do presente regulamento.

Qualquer sistema avançado de travagem de emergência montado voluntariamente pelo fabricante num veículo das categorias M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> deve cumprir as prescrições do presente regulamento.

2. Os veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> devem ser equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem, que deve cumprir as prescrições do presente regulamento.

Qualquer sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem montado voluntariamente pelo fabricante num veículo das categorias M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> deve cumprir as prescrições do presente regulamento.

3. A Comissão pode estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições técnicas específicos para a homologação de outros sistemas de veículos avançados que não os mencionados nos n.ºs 1 e 2.

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

### **Capítulo III**

### **Obrigações dos Estados-Membros**

#### *Artigo 11.º*

#### *Homologação de veículos, componentes e unidades técnicas*

1. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2012, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com as áreas da segurança dos veículos e dos pneus abrangidas pelos artigos 5.º a 9.º e anexo I, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, conceder a

homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos das categorias especificadas nesses artigos e respectivas medidas de execução, e conceder a homologação CE a novos tipos de componentes/unidades técnicas destinadas a esses veículos, que não cumpram as prescrições pertinentes do presente regulamento.

2. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2014, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as áreas de segurança dos veículos e dos pneus abrangidas pelos artigos 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, n.ºs 1 a 4 do artigo 9.º e partes A e B do anexo I, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento para pneus C3 e dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, no caso de veículos novos das categorias especificadas nesses artigos que não cumpram as disposições pertinentes do presente regulamento, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos e, no caso de novos componentes ou unidades técnicas a eles destinados que não cumpram as disposições pertinentes do presente regulamento, proibir a sua venda e entrada em circulação.
3. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2016, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com o ruído de rolamento dos pneus e, no que respeita aos pneus C3, também por motivos relacionados com a resistência ao rolamento, com excepção dos valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, no caso de veículos novos das categorias M, N e O que não cumpram as disposições pertinentes do presente regulamento, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos e, no caso de novos pneus a eles destinados que não cumpram as disposições pertinentes do presente regulamento, proibir a sua venda e entrada em circulação.
4. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2016, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com a resistência ao rolamento dos pneus, conceder a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos das categorias M, N e O, e conceder a homologação CE a componentes/unidades técnicas a novos tipos de pneus a eles destinados que não cumpram os valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I.
5. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2018, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a resistência ao rolamento dos pneus C1 e C2, no caso de novos veículos das categorias M, N e O que não cumpram os valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos e, no caso de novos pneus a eles destinados que não cumpram os valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, proibir a sua venda e entrada em circulação.
6. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2020, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a resistência ao rolamento dos pneus C3, no caso de novos veículos das categorias M, N e O que não cumpram os valores-limite de resistência

ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos e, no caso de novos pneus a eles destinados que não cumpram os valores-limite de resistência ao rolamento indicados no quadro 2 da parte B do anexo I, proibir a sua venda e entrada em circulação.

7. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2013, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com as áreas da segurança dos veículos abrangidas pelo artigo 10.º, conceder a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, conceder a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> equipados com sistema avançado de travagem de emergência e/ou sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem, e conceder a homologação CE de componentes/unidades técnicas a novos tipos de sistemas avançados de travagem de emergência e sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem a eles destinados, que não cumpram as disposições pertinentes do presente regulamento.
8. Com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2015, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a segurança dos veículos abrangida pelo artigo 10.º, no caso de novos veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e de novos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> equipados com um sistema avançado de travagem de emergência e/ou sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem que não cumpram as disposições pertinentes do presente regulamento, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos, e, no caso de novos sistemas avançados de travagem de emergência e/ou sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem a eles destinados, que não cumpram as disposições do presente regulamento, proibir a venda e entrada em circulação.
9. As autoridades nacionais devem permitir a venda e a entrada em circulação de componentes e unidades técnicas homologados antes da data mencionada no n.º 1 e devem continuar a conceder a extensão da homologação a esses componentes e unidades técnicas nos termos da directiva ao abrigo da qual tinham sido originalmente homologados, salvo se as prescrições que se aplicam a tais componentes ou unidades técnicas tiverem sido alteradas e/ou tiverem sido aditadas novas prescrições pelo presente regulamento.

As autoridades nacionais devem permitir a venda e a entrada em circulação e continuar a conceder extensões de homologação CE a componentes de substituição e unidades técnicas, com excepção de pneus de substituição, destinados a veículos homologados antes da data mencionada no n.º 1, nos termos da directiva ao abrigo da qual essas homologações tinham originalmente sido concedidas.

10. Sem prejuízo dos n.ºs 1 a 9 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 5.º e no artigo 13.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com as áreas da segurança do veículo e dos pneus abrangidas pelos artigos 5.º a 10.º recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo ou a homologação CE de componentes/unidades técnicas a um novo tipo de componente ou unidade técnica nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de

um novo veículo nem a venda ou entrada em serviço de um novo componente ou unidade técnica, nos casos em que o veículo, componente ou unidade técnica em causa cumpram as prescrições estabelecidas no presente regulamento.

*Artigo 12.º*  
*Sanções*

1. Os Estados-Membros devem estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao disposto no presente regulamento e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções assim estabelecidas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão essas disposições à Comissão no prazo de dezoito meses após a entrada em vigor do presente regulamento e qualquer alteração posterior das mesmas no mais breve prazo possível.
2. Os tipos de infracção sujeitos a sanções incluem, nomeadamente:
  - a) prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou procedimentos que conduzam a uma convocação de veículos;
  - b) falsificação de resultados de ensaios para a homologação;
  - c) omissão de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma convocação do veículo ou a uma revogação da homologação.

**Capítulo IV**  
**Disposições finais**

*Artigo 13.º*  
*Medidas de execução*

1. As medidas destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o completar, relativas aos procedimentos, ensaios e prescrições específicos para homologação no contexto das disposições dos artigos 5.º a 10.º e do anexo I são adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40 da Directiva 2007/46/CE. Essas medidas incluirão uma definição mais precisa das características que um pneumático novo tem de apresentar para ser definido como «pneumático profissional todo-o-terreno».
2. Na medida em que as disposições adoptadas ao abrigo do n.º 1 tiverem por objecto a alteração dos valores-limite de resistência ao rolamento e de ruído de rolamento dos pneus definidos nas partes B e C do anexo I na sequência de mudanças nos procedimentos de ensaio, devem essas medidas ser estabelecidas sem baixar o nível de ambição existente em matéria de protecção do ambiente.

*Artigo 14.º*  
*Alterações à Directiva 2007/46/CE*

Os anexos IV, VI e XI da Directiva 2007/46/CE são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

*Artigo 15.º*  
*Revogação*

1. As Directivas 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/EC, 95/28/EC, 96/27/EC, 96/79/EC, 97/27/EC, 98/91/EC, 2000/40/EC, 2001/56/EC, 2001/85/EC, 2003/97/EC são revogadas com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2014.
2. A Directiva 92/23/CEE é revogada com efeitos a partir de 29 de Outubro de 2018.
3. As referências feitas às directivas revogadas devem ser entendidas como referências ao presente regulamento.

*Artigo 16.º*  
*Entrada em vigor*

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 [29 de Outubro de 2012].

Todavia, o n.º 3 do artigo 5.º, o n.º 6 do artigo 6.º, o n.º 10 do artigo 11.º e o artigo 13.º e os pontos 1 a) iii), 1 b) iv), 2 c), 3 a) iii), 3 b) iii), 3 c) iii), 3 d) iii), 3 e) iii) e 3 f) i) do anexo II aplicam-se a partir da data de entrada em vigor. Os pontos 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i), 3 e) i) e 3 f) ii) do anexo II aplicam-se a partir de 29 de Outubro de 2014. Os pontos 1 a) ii), 1 b) ii), 2 b), 3 a) ii), 3 b) ii), 3 c) ii), 3 d) ii) e 3 e) ii) do anexo II aplicam-se a partir de 29 de Outubro de 2018.

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

Feito em Bruxelas, [... ]

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## ANEXO I

### Prescrições para pneus no que se refere à aderência em pavimento molhado, à resistência ao rolamento e ao ruído de rolamento

#### Parte A- Prescrições em matéria de aderência em pavimento molhado

Os pneus da classe C1 devem cumprir as seguintes prescrições:

Categoria de utilização	Índice de aderência em pavimento molhado (G)
Pneumático de neve com um símbolo especial («Q» ou inferior, com exclusão de «H») que indica uma velocidade máxima admissível não superior a 160 km/h	$\geq 0.9$
Pneumático de neve com um símbolo especial («R» ou superior, mais «H») que indica uma velocidade máxima admissível superior a 160 km/h	$\geq 1.0$
Pneumático normal (tipo estrada)	$\geq 1.1$

#### Parte B- Resistência ao rolamento

Os valores máximos do coeficiente de resistência ao rolamento para cada tipo de pneumático, medidos segundo a norma ISO 28580, não podem exceder os valores seguintes:

##### Quadro 1

Categoria de pneumático	Valor máximo (kg/tonelada)
	<b><u>1.ª fase</u></b>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

##### Quadro 2

Categoria de pneumático	Valor máximo (kg/tonelada)
	<b><u>2.ª fase</u></b>
C1	10,5

C2	9
C3	6,5

## Parte C – Ruído de rolamento

1. Os níveis de ruído determinados em conformidade com o procedimento especificado nas medidas de execução do presente regulamento não devem exceder os limites designados nos pontos 1.1 ou 1.2. Os quadros dos pontos 1.1 e 1.2 representam os valores medidos e corrigidos no que respeita à temperatura, excepto no caso dos pneus C3, e à tolerância do instrumento de medição e arredondado para o valor inteiro mais próximo.

- 1.1 Pneus da classe C1, em referência à largura nominal da secção do pneumático que foi ensaiado:

Classe de pneumático	Largura nominal da secção (mm)	Valores-limite em dB(A)
C1A	$\leq 185$	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	$> 275$	74

- 1.2 Pneus da classe C2 e C3, em referência à categoria de uso da gama de pneus:

Classe de pneumático	Largura nominal da secção (mm)	Valores-limite em dB(A)
C2	Normal	72
	Pneus de tracção	73
C3	Normal	73
	Pneus de tracção	75

## ANEXO II

### Alterações à Directiva 2007/46/CE

A Directiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

1. A parte I do anexo IV é alterada do seguinte modo:

a) O quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 e 47 a 57 são suprimidos;
- ii) É suprimido o ponto 46;
- iii) É aditado o seguinte ponto 63:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade									
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
63	Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	[L., ..., p... inserir referência ao presente regulamento]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) O apêndice é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 3 a 10, 12 a 37, 44, 45 e 50 a 54 do quadro são suprimidos;
- ii) No quadro, é suprimido o ponto 46;
- iii) É aditado o seguinte ponto 63:

	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	M <sub>1</sub>
63	Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	[L., ..., p... inserir referência ao presente regulamento]	P/A

ii) Na legenda, é aditado o seguinte:

P/A: O presente regulamento é parcialmente aplicável. O âmbito de aplicação preciso é estabelecido nas medidas de execução do regulamento.

2. No apêndice ao anexo VI, o quadro é alterado do seguinte modo:

- a) Os pontos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 e 47 a 57 são suprimidos;
- b) É suprimido o ponto 46;
- c) É aditado o seguinte ponto 63:

Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	Alterado por	Aplicável às versões
63. Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	[L., ..., p... inserir referência ao presente regulamento]		

3. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

- a) No apêndice 1, o quadro é alterado do seguinte modo:
  - i) Os pontos 3 a 10, 12 a 38, 44, 45 e 47 a 54 são suprimidos;
  - ii) É suprimido o ponto 46;
  - iii) É aditado o seguinte ponto 63:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_1 \leq 2\,500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_1 > 2\,500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_2$	$M_3$
63	Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	P/A	P/A	P/A	P/A

- b) No apêndice 2, o quadro é alterado do seguinte modo:
  - i) Os pontos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 e 47 a 57 são suprimidos;
  - ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto 63:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
63	Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	P/A									

c) No apêndice 3, o quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 3 a 10, 12 a 37, 44, 45 e 50 a 54 são suprimidos;
- ii) É suprimido o ponto 46;
- iii) É aditado o seguinte ponto 63:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	M <sub>1</sub>
63	Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	P/A

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

- i) Os pontos 3 a 10, 13 a 36, 42 a 45 e 47 a 57 são suprimidos;
- ii) É suprimido o ponto 46;
- iii) É aditado o seguinte ponto 63:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
63	Segurança geral	[CE) n.º.../... inserir número do presente regulamento]	P/A								

(e) No apêndice 5, o quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 3 a 10, 12 a 36, 42 a 45 e 47 a 57 são suprimidos;
- ii) É suprimido o ponto 46;

iii) É aditado o seguinte ponto 58:

Rubrica	Assunto	Referência do acto regulamentar	Grua móvel da categoria N3
58	Segurança geral	[ <i>CE</i> ) <i>n.º.../...</i> <i>inserir número do presente regulamento</i> ]	P/A

(f) A secção «Significado das letras», é alterada do seguinte modo:

i) As letras C, U, W<sub>5</sub>, e W<sub>6</sub> são suprimidas.

ii) É aditado o seguinte texto:

«P/A: O presente acto regulamentar é parcialmente aplicável. O âmbito de aplicação preciso é estabelecido nas medidas de execução do regulamento.»