



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 27.1.2016
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques
e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2016) 9 final}

{SWD(2016) 10 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objetivos da proposta

O quadro jurídico para a homologação de produtos automóveis abrange três categorias de veículos: veículos a motor e seus reboques, motociclos e tratores. A presente proposta tem por objetivo rever o quadro jurídico referente à homologação de veículos a motor e seus reboques. O quadro jurídico referente às duas outras categorias de veículos já foi objeto de uma revisão de fundo em 2013.

Os requisitos de homologação aplicáveis aos veículos a motor e seus reboques figuram atualmente na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho («Diretiva-Quadro»)¹. O presente quadro tem como objetivo facilitar a livre circulação de veículos a motor e reboques no mercado interno, ao estabelecer requisitos harmonizados concebidos para alcançar objetivos comuns em matéria de ambiente e segurança. A Diretiva 2007/46/CE abrange veículos a motor para o transporte de passageiros (categoria M) e de mercadorias (categoria N) e seus reboques (categoria O), bem como os seus sistemas e componentes. Proporciona um quadro ao abrigo do qual operam diferentes atos regulamentares, com requisitos específicos em matéria de segurança e ambiente. Estes atos regulamentares tratam de uma multiplicidade de requisitos técnicos pormenorizados para diferentes tipos de veículos, sistemas e componentes.

Integrado nos compromissos assumidos pela Comissão no seu Plano de Ação CARS 2020 para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa², o quadro para a homologação UE de veículos a motor foi objeto de um balanço de qualidade exaustivo em 2013. Confirmou que o quadro jurídico de homologação UE é adequado para alcançar os principais objetivos de harmonização, o funcionamento eficaz do mercado interno e a concorrência leal. Também se reconheceu, porém, que as diferenças de interpretação e de rigor na aplicação dos requisitos nos Estados-Membros estão a reduzir a eficácia do quadro. O documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre este balanço de qualidade reconheceu, pois, que havia margem de progresso e identificou como prioridade o reexame da Diretiva 2007/46/CE e a necessidade de dar especial atenção aos seguintes aspetos:

- introdução de disposições de fiscalização do mercado para complementar os requisitos de homologação,
- clarificação dos procedimentos de recolha e salvaguarda, bem como das condições de concessão de extensões a homologações de modelos de veículos existentes,
- melhoria da execução do quadro de homologação, graças à harmonização e ao reforço dos procedimentos de homologação e de conformidade da produção aplicados pelas autoridades e pelos serviços técnicos dos Estados-Membros,
- clarificação dos papéis e das responsabilidades dos operadores económicos na cadeia de abastecimento, e das autoridades e partes envolvidas na execução do quadro, e
- melhoria da adequação de regimes de homologação alternativos (homologações nacionais de pequenas séries e homologações individuais) e do

¹ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

² COM(2012) 636 final.

processo de homologação em várias fases para proporcionar a flexibilidade adequada aos nichos de mercado e às PME, sem, no entanto, distorcer a igualdade de condições de concorrência.

Apesar de o balanço de qualidade ter confirmado que o quadro regulamentar vigente tem os seus méritos no que toca a atingir os objetivos políticos, o mesmo foi objeto de duras críticas após a se ter descoberto que um fabricante alemão (VW) usou, durante vários anos, *software* para manipular o desempenho dos seus veículos em matéria de emissões. Uma semana após o rebentar deste escândalo, a Comissão anunciou que iria reforçar o sistema de homologação, garantindo, em especial, mecanismos de supervisão adequados para assegurar a aplicação correta e harmonizada dos procedimentos de homologação. Num mercado interno com 28 Estados-Membros e num setor sujeito a uma constante evolução tecnológica e científica, a existência de divergências substanciais na interpretação e aplicação das regras acarreta o risco de pôr em causa a eficácia do sistema e, consequentemente, os principais objetivos políticos destinados a assegurar a segurança e a saúde dos cidadãos e a proteção do ambiente. Muitas partes interessadas apelaram abertamente a uma revisão deste tipo após a eclosão do escândalo da VW.

A presente revisão visa colmatar estas lacunas e deficiências e restabelecer a confiança dos cidadãos na capacidade do sistema regulador, a fim de assegurar um nível adequado de proteção da saúde e do ambiente.

1.2. Disposições em vigor no domínio da proposta

- Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.
- Regulamento (CE) n.º 765/2008 que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, que contém regras para as políticas europeias em matéria de acreditação³ (controlo da competência dos laboratórios e dos organismos de certificação/inspeção que emitem certificados na UE) e para as políticas em matéria de fiscalização do mercado e de controlo dos produtos originários de países terceiros (para garantir produtos seguros, qualquer que seja a sua origem).
- Decisão 768/2008/CE relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos⁴, que contém disposições normalizadas a utilizar na legislação da UE relativa ao mercado interno dos produtos (p. ex., definições, deveres dos operadores económicos, cláusula de salvaguarda, etc.).

2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DO IMPACTO

Em 2010, a Comissão Europeia lançou uma consulta pública⁵ com o objetivo de reunir as opiniões das partes interessadas sobre a sua intenção de rever a diretiva-quadro. Essa consulta pública tinha por objetivo verificar se os domínios identificados pelos serviços da Comissão como tendo potencialidades para melhorar

³ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

⁴ JO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm

a execução da legislação relativa à homologação UE dos veículos a motor proporcionariam o âmbito e a perspetiva corretos para o reexame previsto da Diretiva-Quadro 2007/46/CE.

Receberam-se 40 respostas relevantes que, globalmente, denotavam um forte apoio aos objetivos da iniciativa. Embora 74 % dos inquiridos concordassem que o atual quadro de homologação tinha já uma qualidade bastante elevada, 57,6 % consideraram, porém, que poderia fazer-se mais para acentuar e perspetivar adequadamente a aplicação jurídica dos princípios da fiscalização do mercado, afirmando 47 % dos inquiridos que as atuais disposições em matéria de fiscalização do mercado são ineficazes, sendo apenas de 2,9 % a percentagem dos que as consideraram eficazes. Este resultado demonstrou claramente que os interessados partilham a opinião de que pode e deve fazer-se mais para complementar os controlos *ex ante* providenciados no quadro de homologação com disposições relativas à fiscalização *ex post* do mercado.

Os serviços da Comissão também encomendaram vários estudos externos para acompanhar e contribuir para o processo de avaliação do impacto. Realizou-se um estudo de avaliação *ex post*⁶ da diretiva-quadro no primeiro semestre de 2011, seguido de um estudo de avaliação do impacto⁷ no segundo semestre de 2011. Esse estudo avaliou o impacto das eventuais opções desenvolvidas para cada uma das necessidades identificadas pelos serviços da Comissão e cuja relevância foi confirmada pela consulta pública. Com base nos resultados da consulta pública e do estudo de avaliação do impacto, concluiu-se ser preferível uma combinação de opções estratégicas para abordar essas necessidades.

Em 2012/2013, prosseguiu o trabalho sobre a preparação da avaliação do impacto e o reexame da Diretiva-Quadro com um projeto-piloto de balanço de qualidade. Para o efeito, foi atribuído um contrato de estudos, concluídos em março de 2013. Um documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre os resultados do projeto-piloto de balanço de qualidade foi publicado em novembro de 2013⁸, destacando as prioridades para a revisão prevista da Diretiva 2007/46/CE (ver ponto 1.1).

A participação dos interessados a alto nível ocorreu no contexto do Grupo de Alto Nível CARS 21 e resultou numa série de recomendações respeitantes ao quadro para a homologação retomado pela Comissão no seu Plano de Ação CARS 2020, adotado em novembro de 2012.

Por último, e em conformidade com os compromissos assumidos pela Comissão Europeia no seu Plano de Ação CARS 2020, realizou-se um estudo de impacto sobre a competitividade no segundo semestre de 2013, a fim de complementar as ações acima mencionadas. No contexto desse estudo, considerou-se a necessidade de medidas de atenuação para as PME, tendo sido concluído que a combinação de opções estratégicas políticas selecionada não teria qualquer impacto significativo para as PME do setor, na medida em que exigiriam medidas de atenuação.

Também se realizaram intercâmbios específicos com autoridades dos Estados-Membros durante todo o processo de avaliação do impacto nas reuniões do Comité Técnico — Veículos a Motor (CTVM) e no Grupo de Peritos das Entidades Responsáveis pela Homologação (TAAEG). Procedeu-se ao intercâmbio de pontos

⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf

⁷ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf

⁸ SWD(2013) 466 final.

de vista com a indústria e as associações de utilizadores sobre a iniciativa no âmbito do Grupo de Trabalho «Veículos a Motor» (MVWG). Todos os interessados foram igualmente consultados pelos contratantes do estudo externo com o objetivo de obter dados e pontos de vista.

Na sequência da eclosão do escândalo das emissões da VW, o Parlamento Europeu adotou, em 5 de outubro de 2015, uma resolução sobre a medição das emissões no setor automóvel, na qual insta a Comissão a reforçar consideravelmente o atual regime de homologação UE, incluindo uma maior supervisão por parte da UE, em particular no que respeita à fiscalização do mercado, à coordenação e ao regime de acompanhamento dos veículos vendidos na União.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

3.2. Princípio da subsidiariedade

A legislação-quadro para a homologação de veículos a motor contribui para a realização do mercado interno de mercadorias. Com a presente proposta, pretende-se tornar mais eficaz a aplicação e a execução desta legislação mais eficaz, no contexto do objetivo político geral de aprofundar a estratégia do mercado interno.

Embora os Estados-Membros sejam responsáveis pela aplicação da legislação nos respetivos territórios, é essencial garantir uma abordagem harmonizada e coordenada, baseada em critérios comuns aplicados uniformemente pelos Estados-Membros para manter condições de concorrência equitativas em toda a UE, através de uma interpretação, aplicação e fiscalização harmonizadas dos requisitos de homologação, assente em disposições harmonizadas em matéria de fiscalização do mercado, a fim de proporcionar aos Estados-Membros os meios adequados para controlos pós-comercialização e para tomarem medidas corretivas eficazes e comuns contra a presença de produtos não conformes e inseguros no mercado.

As diferenças na organização, a nível nacional, da homologação e da fiscalização do mercado nos Estados-Membros podem dar origem a uma execução não harmonizada em termos do mercado interno da União, já sem fronteiras internas, onde os controlos nas fronteiras nacionais praticamente desapareceram. Os Estados-Membros também dependem, em larga medida, da eficácia da política de execução dos seus vizinhos, para evitar que sejam colocados produtos não conformes nos seus territórios. Por conseguinte, as deficiências na execução da legislação por um só Estado-Membro podem prejudicar gravemente os esforços envidados por outros Estados-Membros para impedir que entrem produtos não conformes nos seus mercados. Esta interdependência é reforçada pelo facto de as competências das autoridades fiscalizadoras se limitarem ao território nacional. Quando é necessário tomar medidas corretivas para além da fronteira nacional, essas autoridades têm de contar com os seus colegas de outros Estados-Membros.

A razão deve-se ao facto de o quadro de homologação se basear no princípio de que todos os veículos novos produzidos em conformidade com um modelo de veículo homologado por um Estado-Membro beneficiam do direito de ser livremente comercializados e matriculados nos outros Estados-Membros. Este direito aplica-se a todos esses veículos, independentemente da origem da sua produção. Tal significa

que também os veículos produzidos fora da UE podem ser livremente importados na UE, desde que o fabricante tenha certificado que foram produzidos em conformidade com um modelo de veículo homologado num dos Estados-Membros da UE. Atendendo ao caráter mundial do setor automóvel, com uma importação substancial de produtos automóveis originários de fora da UE, esta importante dimensão transfronteiriça requer uma ação coordenada ao nível da UE, a fim de assegurar condições de concorrência equitativas.

Se as ações fossem tomadas individualmente pelos Estados-Membros a nível nacional para resolver problemas de mercado, podia haver o risco de se criarem obstáculos à livre circulação de veículos a motor, garantida pela legislação-quadro. Justifica-se, assim, uma atuação ao nível da UE.

3.3. Princípio da proporcionalidade

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que não excede o necessário para atingir o objetivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de segurança pública e de proteção do ambiente.

As medidas propostas para reforçar e prosseguir a harmonização da aplicação dos procedimentos de homologação baseiam-se nos princípios acordados, estabelecidos no quadro comum para a comercialização de produtos, e nas disposições de remissão para a legislação de harmonização da União em matéria de produtos, estabelecidas no anexo I da Decisão n.º 768/2008/CE. Sempre que necessário e justificado, essas disposições foram adaptadas às especificidades do setor automóvel, em particular com vista a reconhecer a existência de um quadro de homologação já consagrado e assegurar a plena coerência com o presente quadro. É, nomeadamente, o caso das disposições sobre o intercâmbio de informações e a cooperação entre as autoridades de fiscalização do mercado, por um lado, e as entidades homologadoras e seus serviços técnicos designados, por outro.

3.4. Escolha dos instrumentos

Considera-se que a escolha de um regulamento é adequada, já que garante a aplicação e a execução diretas e harmonizadas, não exigindo transposição para a ordem jurídica dos Estados-Membros.

A proposta continua a desenvolver a «abordagem baseada em níveis distintos» já introduzida no quadro de homologação da UE para veículos a motor. Esta abordagem prevê a adoção de legislação em três fases:

- As disposições fundamentais e o âmbito de aplicação são definidos pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho através de um regulamento fundamentado no artigo 114.º do TFUE deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário.
- As especificações técnicas pormenorizadas associadas às disposições fundamentais serão estabelecidas em atos delegados adotados pela Comissão em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- Os atos de execução que estabelecem as disposições administrativas, como o modelo para a ficha de informações e para os certificados de homologação, o certificado de conformidade, etc., serão adotados pela Comissão em

conformidade com o artigo 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta tem as seguintes implicações orçamentais:

- Pessoal da Comissão necessário para organizar e participar em «avaliações conjuntas» dos serviços técnicos;
- Custos dos assessores nacionais que participam nas «avaliações conjuntas» dos serviços técnicos, em conformidade com as regras da Comissão em matéria de reembolso das despesas dos peritos;
- Pessoal da Comissão responsável pela prestação de apoio científico, técnico e logístico ao sistema de revisão pelos pares (inspeções conjuntas dos serviços técnicos) e pela coordenação das atividades dos Estados-Membros em matéria de fiscalização do mercado no domínio dos produtos automóveis;
- Pessoal da Comissão responsável pela gestão e desenvolvimento do quadro regulamentar da UE para a homologação e fiscalização do mercado de veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (funcionamento do presente regulamento e elaboração de atos delegados/de execução), bem como por apoiar e monitorizar as ações dos Estados-Membros no sentido de garantir a eficácia e a eficiência da sua aplicação;
- Custos da organização das reuniões do Fórum sobre a Execução da Legislação previsto no artigo 10.º, incluindo o reembolso de despesas de viagens dos Estados-Membros;
- Custos da criação e gestão do mecanismo de supervisão no que diz respeito às avaliações da conformidade realizadas pelos serviços técnicos;
- Custos da realização de ensaios de verificação do cumprimento da regulamentação e da conformidade dos veículos a motor pela Comissão, e
- Custos de participação na cooperação internacional em matéria de regulamentação, em especial no âmbito da UNECE;

A ficha financeira legislativa apresenta os custos em pormenor.

Tendo em conta as limitações do Quadro Financeiro Plurianual para 2014-2020, a aplicação da proposta legislativa deverá ter por base os recursos existentes e ser concebida de forma a que não sejam necessários recursos financeiros adicionais provenientes do orçamento da UE. As ações previstas no presente projeto de proposta de regulamento não têm incidência no orçamento da UE para além das dotações já previstas na programação financeira oficial da Comissão, dado que quaisquer necessidades de recursos financeiros terão de ser satisfeitas através de receitas afetadas e por reafetação interna.

Para o período após 31 de dezembro de 2020, o montante será sujeito ao Quadro Financeiro Plurianual em vigor no período que tem início em 2021, em conformidade com o artigo 312.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

5.1. Espaço Económico Europeu

O ato proposto incide sobre matérias relacionadas com o Espaço Económico Europeu (EEE), devendo, portanto, ser-lhe extensível.

5.2. Revogação de legislação em vigor

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

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos

(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 Europeu⁹,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário,

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. As regras do mercado interno devem ser transparentes, simples e coerentes, garantindo, assim, segurança e clareza jurídicas para o benefício de empresas e consumidores.
- (2) Para o efeito, a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ estabeleceu um quadro exaustivo para a homologação UE dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.
- (3) Uma avaliação do quadro jurídico da União para a homologação dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, efetuada em 2013¹¹, revelou que o quadro estabelecido pela Diretiva 2007/46/CE é adequado para alcançar os principais objetivos de harmonização, de um funcionamento eficaz do mercado interno e de concorrência leal, pelo que deve continuar a aplicar-se.
- (4) Nessa avaliação, concluiu-se, todavia, da necessidade de introduzir disposições relativas à fiscalização do mercado para complementar os requisitos de homologação, da necessidade de clarificar os procedimentos de recolha e salvaguarda, bem como as condições de concessão de extensões a homologações de modelos de veículos

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

¹¹ Documento de trabalho dos serviços da Comissão — «Balanço de qualidade do quadro jurídico da UE para a homologação de veículos a motor» (SWD(2013) 466 final).

existentes, da necessidade de melhorar a execução do quadro de homologação, mediante a harmonização e o reforço dos procedimentos de homologação e de conformidade da produção aplicados pelas autoridades e pelos serviços técnicos dos Estados-Membros, da necessidade de clarificar os papéis e as responsabilidades dos operadores económicos na cadeia de abastecimento e das autoridades e das partes envolvidas na aplicação do quadro, bem como da necessidade de melhorar a adequação dos regimes alternativos de homologação (nacionais, de veículos produzidos em pequenas séries e individuais) e do processo de homologação em várias fases para proporcionar a flexibilidade adequada aos nichos de mercado e às PME, sem, no entanto, distorcer a igualdade de condições de concorrência.

- (5) Além disso, os recentes problemas encontrados com a aplicação do quadro para a homologação revelaram deficiências concretas e demonstram a necessidade de uma revisão fundamental para assegurar um quadro regulamentar robusto, transparente, previsível e sustentável, que garanta um elevado nível de segurança e de proteção da saúde e do ambiente.
- (6) O presente regulamento estabelece as regras e os princípios harmonizados para a homologação dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, bem como para a homologação de veículos individuais, com vista a assegurar o bom funcionamento do mercado interno em benefício das empresas e dos consumidores e a oferecer um nível elevado de segurança e de proteção da saúde e do ambiente.
- (7) O presente regulamento estabelece os requisitos técnicos e administrativos essenciais respeitantes à homologação dos veículos a motor das categorias M e N e seus reboques (categoria O) e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, com vista a garantir um nível adequado de segurança e de desempenho ambiental. Estas categorias abrangem veículos automóveis para transporte de passageiros, veículos a motor para o transporte de mercadorias, bem como os seus reboques.
- (8) O presente regulamento deve reforçar o atual quadro de homologação, em especial através da introdução de disposições em matéria de fiscalização do mercado. A introdução da fiscalização do mercado no setor automóvel deve fazer-se especificando as obrigações dos operadores económicos na cadeia de abastecimento, as responsabilidades das autoridades fiscalizadoras nos Estados-Membros, bem como as medidas a tomar quando se encontrarem no mercado produtos automóveis que representam graves riscos de segurança ou ambientais ou que não respeitam os requisitos de homologação.
- (9) Deve assegurar-se a aplicação eficaz dos requisitos de homologação mediante o reforço das disposições relativas à conformidade da produção, através, nomeadamente, da realização de inspeções periódicas obrigatórias aos métodos de controlo da conformidade e da continuidade da conformidade dos produtos em causa, bem como do reforço dos requisitos em matéria de competência, obrigações e desempenho dos serviços técnicos que realizam os ensaios de homologação de veículos completos sob a responsabilidade das entidades homologadoras. O bom funcionamento dos serviços técnicos é crucial para assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente, assim como a confiança dos cidadãos no sistema. Os critérios de designação dos serviços técnicos previstos na Diretiva 2007/46/CE devem ser especificados em maior pormenor para assegurar a sua aplicação coerente. Os métodos de avaliação dos serviços técnicos nos Estados-Membros tendem a divergir progressivamente, devido à

crescente complexidade do trabalho destes serviços. Por conseguinte, é necessário prever obrigações processuais que assegurem o intercâmbio de informações e a monitorização das práticas dos Estados-Membros em matéria de avaliação, designação, notificação e monitorização dos seus serviços técnicos. Estas obrigações processuais deverão eliminar as eventuais divergências entre os métodos utilizados e na interpretação dos critérios para a designação dos serviços técnicos.

- (10) Existe uma maior necessidade de controlo e monitorização dos serviços técnicos por parte das autoridades responsáveis pela designação, visto que o progresso técnico aumentou o risco de os serviços técnicos não possuírem a competência necessária para testar as novas tecnologias ou os novos dispositivos que surjam no respetivo âmbito de designação. Uma vez que o progresso técnico reduz os ciclos dos produtos e que os intervalos das avaliações de fiscalização no local e das ações de monitorização variam entre autoridades responsáveis pela designação, há que estabelecer requisitos mínimos relativos aos intervalos da fiscalização e da monitorização dos serviços técnicos.
- (11) A designação e a monitorização dos serviços técnicos pelos Estados-Membros, segundo critérios circunstanciados e rigorosos, devem assim ser objeto de controlos de supervisão a nível da União, incluindo inspeções independentes, como condição para a renovação da sua notificação após cinco anos. Importa reforçar a posição dos serviços técnicos face aos fabricantes, incluindo o direito e o dever desses serviços de efetuar inspeções não anunciadas às fábricas e de realizar ensaios físicos ou laboratoriais aos produtos abrangidos pelo presente regulamento, a fim de garantir que os fabricantes continuam a assegurar a conformidade após terem obtido a homologação dos seus produtos.
- (12) A fim de aumentar a transparência e a confiança mútua e de continuar a adaptar e desenvolver os critérios de avaliação, designação e notificação dos serviços técnicos, bem como os procedimentos de extensão e de renovação, os Estados-Membros devem cooperar entre si e com a Comissão. Devem consultar os outros Estados-Membros e a Comissão em questões com relevância geral para a aplicação do presente regulamento e informar-se mutuamente e a Comissão sobre o seu modelo de lista de verificação da avaliação.
- (13) Caso a designação de um serviço técnico seja baseada na acreditação na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹², os organismos de acreditação e as autoridades responsáveis pela designação devem proceder ao intercâmbio de informações pertinentes para a avaliação da competência dos serviços técnicos.
- (14) Os Estados-Membros devem cobrar taxas pela designação e monitorização dos serviços técnicos, de forma a garantir a sustentabilidade da monitorização desses serviços por parte dos Estados-Membros e a estabelecer condições equitativas para esses serviços. A fim de garantir a transparência, os Estados-Membros devem informar a Comissão e os demais Estados-Membros antes de fixarem o nível e a estrutura das taxas.
- (15) Se, não obstante as medidas tomadas para garantir a aplicação coerente e o acompanhamento dos requisitos pelos Estados-Membros, a competência de

¹² Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

determinado serviço técnico estiver em causa, a Comissão deve ter a possibilidade de investigar casos individuais.

- (16) A fim de assegurar que os ensaios e os relatórios realizados pelos serviços técnicos não são influenciados por circunstâncias ilegítimas, a sua organização e o seu funcionamento devem dar garantias de plena imparcialidade. Para poder levar a cabo as suas tarefas de uma forma coerente e sistemática, os serviços técnicos devem possuir um sistema de gestão satisfatório, incluindo disposições em matéria de sigilo profissional. A fim de permitir aos serviços técnicos desempenhar as suas funções de forma adequada, o nível de conhecimentos e a competência e a independência do seu pessoal devem estar garantidos em todas as circunstâncias.
- (17) Há que garantir a independência dos serviços técnicos em relação aos fabricantes, evitando que esses serviços sejam pagos direta ou indiretamente pelos fabricantes pelas inspeções e ensaios de homologação que tenham efetuado. Por conseguinte, os Estados-Membros devem estabelecer uma estrutura de taxas de homologação que cubra os custos da realização de todos os ensaios e inspeções de homologação efetuados pelos serviços técnicos designados pela entidade homologadora, bem como os custos administrativos da emissão da homologação e os custos da realização de ensaios e inspeções de verificação da conformidade *ex post*.
- (18) É necessário dispor de um mecanismo robusto de controlo do cumprimento da legislação para garantir que os requisitos do presente regulamento são cumpridos. Assegurar o cumprimento dos requisitos em matéria de homologação e conformidade da produção previstos na legislação que rege o setor automóvel deve continuar a ser a principal responsabilidade das entidades homologadoras, uma vez que se trata de uma obrigação estreitamente relacionada com a emissão da homologação e requer um conhecimento profundo do seu conteúdo. É, por conseguinte, importante que o desempenho das entidades homologadoras seja regularmente verificado por meio de avaliações pelos pares, a fim de garantir que todas as entidades homologadoras se pautam por um nível uniforme de qualidade e rigor na aplicação dos requisitos de homologação. Além disso, é importante assegurar a verificação da exatidão da própria homologação.
- (19) Uma coordenação mais estreita entre as autoridades nacionais, através do intercâmbio de informações e da realização de avaliações coordenadas sob a direção de uma autoridade coordenadora, é fundamental para assegurar um nível consistentemente elevado de segurança e de proteção da saúde e do ambiente no âmbito do mercado interno. Esta medida pode também conduzir a um uso mais eficiente dos recursos limitados existentes a nível nacional. Para o efeito, deve ser criado um fórum para que os Estados-Membros e a Comissão possam trocar informações e coordenar as suas atividades relacionadas com a execução da legislação em matéria de homologação. A cooperação — atualmente informal — entre os Estados-Membros neste domínio beneficiaria com um enquadramento mais formal.
- (20) As regras relativas à fiscalização do mercado da União e ao controlo dos produtos que entram no mercado da União previstas no Regulamento (CE) n.º 765/2008 aplicam-se aos veículos a motor e seus reboques, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos sem impedir os Estados-Membros de escolherem as autoridades competentes para desempenhar essas tarefas. A fiscalização do mercado pode ser uma competência partilhada por diferentes autoridades nacionais a fim de ter em conta os sistemas nacionais de fiscalização do mercado nos Estados-Membros instituídos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008. Uma coordenação

e uma monitorização eficazes a nível da União e a nível nacional devem garantir que as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado aplicam o novo quadro de homologação e de fiscalização do mercado.

- (21) É necessário incluir no presente regulamento regras relativas à fiscalização do mercado a fim de reforçar os direitos e as obrigações das autoridades nacionais competentes, garantir uma coordenação eficaz das suas atividades de fiscalização do mercado e tornar claros os procedimentos aplicáveis.
- (22) A fim de aumentar a transparência do processo de homologação e de facilitar o intercâmbio de informações e a verificação independente por parte das autoridades de fiscalização do mercado, das entidades homologadoras e da Comissão, o dossiê de homologação deve ser fornecido em formato eletrónico e publicado, sob reserva de isenções devidas à proteção de interesses comerciais e de dados pessoais.
- (23) As obrigações das autoridades nacionais em matéria de fiscalização do mercado previstas no presente regulamento são mais específicas do que as consagradas no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para ter em conta as especificidades do quadro de homologação e a necessidade de o complementar com um mecanismo eficaz de fiscalização do mercado que garanta uma verificação *ex post* robusta da conformidade dos produtos abrangidos pelo presente regulamento.
- (24) Essas obrigações mais específicas das autoridades nacionais previstas no presente regulamento devem incluir ensaios de verificação da conformidade *ex post* e inspeções a um número suficiente de veículos colocados no mercado. A seleção dos veículos a submeter a esta verificação da conformidade *ex post* deve basear-se numa avaliação adequada do risco que tenha em conta a gravidade da potencial não-conformidade e a probabilidade da sua ocorrência.
- (25) Além disso, a Comissão deve organizar e realizar, ou exigir que sejam realizados, ensaios de verificação da conformidade e inspeções *ex post*, independentes dos realizados pelos Estados-Membros no âmbito das suas obrigações de fiscalização do mercado. Quando esses ensaios e inspeções demonstrarem a não-conformidade, ou quando se constatar que a homologação foi concedida com base em dados incorretos, a Comissão deve poder iniciar ações corretivas a nível da União para restabelecer a conformidade dos veículos em causa e investigar as razões da inexistência da homologação. Há que assegurar um financiamento adequado no orçamento geral da União que permita a realização dos referidos ensaios de verificação da conformidade e de inspeções. Tendo em conta as limitações do Quadro Financeiro Plurianual para 2014-2020, a aplicação da proposta legislativa deverá ter por base os recursos existentes e ser concebida de forma a não gerar recursos financeiros adicionais. A Comissão deve ter poderes para aplicar coimas quando for demonstrada a não-conformidade.
- (26) A fim de assegurar um elevado nível de segurança funcional dos veículos, a proteção dos ocupantes dos veículos e de outros utentes da estrada e a proteção do ambiente, os requisitos técnicos e as normas ambientais aplicáveis aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas devem continuar a ser harmonizados e adaptados ao progresso técnico e científico.
- (27) Os objetivos do presente regulamento não devem ser afetados pelo facto de determinados sistemas, componentes, unidades técnicas ou peças e equipamento poderem ser montados num veículo depois de este ter sido colocado no mercado, matriculado ou posto em circulação. Devem, pois, ser tomadas medidas adequadas

para garantir que os sistemas, componentes, unidades técnicas ou peças e equipamento que possam ser montados em veículos e que sejam suscetíveis de prejudicar significativamente o funcionamento de sistemas essenciais para a proteção ambiental ou a segurança funcional são controlados por uma entidade homologadora antes de serem colocados no mercado, matriculados ou postos em circulação.

- (28) O sistema de homologação UE tem de permitir que cada Estado-Membro confirme que cada modelo de veículo e cada tipo de sistema, componente e unidade técnica destinados a esse modelo de veículo foram submetidos aos ensaios e inspeções previstos no presente regulamento, a fim de verificar a sua conformidade com os requisitos de homologação do presente regulamento, e que o seu fabricante obteve o correspondente certificado de homologação. O sistema de homologação UE obriga os fabricantes a produzir os seus veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas em conformidade com o modelo ou tipo homologados. Os fabricantes de veículos têm de certificar esses factos através da emissão de um certificado de conformidade para cada veículo. Todos os veículos acompanhados de um certificado de conformidade válido devem poder ser disponibilizados no mercado e matriculados para utilização em toda a União.
- (29) A conformidade da produção é uma das pedras angulares do sistema de homologação da UE, pelo que as disposições implementadas pelos fabricantes para assegurar essa conformidade devem ser aprovadas pela entidade competente ou por um serviço técnico com as necessárias qualificações, designado para o efeito, e ser sujeitas a verificações regulares por meio de inspeções periódicas independentes. Além disso, as entidades homologadoras devem assegurar a verificação da continuidade da conformidade dos produtos em causa.
- (30) A continuidade da validade das homologações requer que os fabricantes informem a entidade que aprovou os seus modelos de veículos de todas as alterações das características dos modelos ou dos requisitos de segurança e de desempenho ambiental aplicáveis a esses modelos. É, pois, importante que a validade dos certificados de homologação emitidos tenha uma duração limitada e que esses certificados só possam ser renovados quando a entidade homologadora tiver verificado e concluído que os modelos de veículos continuam a respeitar todos os requisitos aplicáveis. Além disso, as condições para a extensão de homologações devem ser clarificadas, a fim de assegurar a aplicação uniforme dos procedimentos e a execução dos requisitos de homologação em toda a União.
- (31) A avaliação de riscos graves comunicados para a segurança e de danos para a saúde pública e o ambiente deve efetuar-se a nível nacional, havendo contudo que assegurar a coordenação a nível da União sempre que o risco ou o dano comunicado possa existir para além do território de um Estado-Membro, com o objetivo de partilhar recursos e garantir a coerência das medidas corretivas a tomar para reduzir os riscos e os danos identificados.
- (32) A fim de garantir que todos os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas colocados no mercado proporcionam um nível elevado de segurança e de proteção do ambiente, os fabricantes ou outros operadores económicos da cadeia de abastecimento devem tomar medidas corretivas eficazes, incluindo a recolha dos veículos, se um veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresentarem um risco grave para os utilizadores ou o ambiente, tal como referido no artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008. Deve atribuir-se competência às entidades homologadoras para avaliar e verificar se essas medidas são suficientes. As autoridades de outros Estados-Membros

devem ter o direito de adotar medidas de salvaguarda se considerarem que as medidas corretivas do fabricante não são suficientes.

- (33) Deve prever-se uma flexibilidade adequada, por meio de regimes de homologação alternativos, para os fabricantes que produzem veículos em pequenas séries. Devem poder beneficiar das vantagens do mercado interno da União, desde que os seus veículos cumpram os requisitos de homologação UE específicos para os veículos produzidos em pequenas séries. Em certos casos bem delimitados, é adequado permitir a homologação nacional de pequenas séries. A fim de evitar más utilizações, qualquer procedimento simplificado aplicável a veículos produzidos em pequenas séries deve limitar-se a casos de produção muito restrita. É, pois, necessário definir com precisão o conceito de veículos produzidos em pequenas séries no que se refere ao número de veículos fabricados, aos requisitos a cumprir e às condições de colocação desses veículos no mercado. É igualmente importante especificar um regime de homologação alternativo para veículos individuais, em especial, para proporcionar uma flexibilidade suficiente à homologação de veículos fabricados em múltiplas fases.
- (34) A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições (a seguir designado «Acordo de 1958 revisto»)¹³. A União aceitou um número significativo de regulamentos anexados ao Acordo de 1958 revisto e tem, portanto, a obrigação de aceitar as homologações emitidas em conformidade com esses regulamentos, como estando em conformidade com os requisitos equivalentes da União. Com o objetivo de simplificar o seu quadro de homologação e de o alinhar com o quadro internacional da UNECE, a União revogou, no Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴, as diretivas de homologação específicas, substituindo-as pela aplicação obrigatória dos regulamentos da UNECE pertinentes. A fim de reduzir os encargos administrativos do processo de homologação, deve permitir-se que os fabricantes de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas obtenham homologações em conformidade com o presente regulamento, se apropriado, diretamente através da obtenção da homologação ao abrigo dos regulamentos da UNECE pertinentes que figuram nos anexos do presente regulamento.
- (35) Por conseguinte, os regulamentos da UNECE e as respetivas alterações que a União votou favoravelmente ou que a União aplica, em conformidade com a Decisão 97/836/CE do Conselho¹⁵, devem ser integrados na legislação em matéria de homologação UE. Assim, a Comissão deve ficar habilitada a alterar os anexos do presente regulamento e a adotar atos delegados para garantir que se mantêm

¹³ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 81).

¹⁴ 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).

¹⁵ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997 (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

atualizadas as referências aos regulamentos da UNECE e respetivas alterações, constantes da lista dos atos regulamentares aplicáveis.

- (36) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir o acesso ilimitado às informações sobre a reparação e manutenção de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, e a concorrência efetiva no mercado dos serviços que proporcionam essas informações. Os requisitos aplicáveis à prestação de informações relativas à reparação e manutenção estavam até à data estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶, no Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷, no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão¹⁸ e no Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão¹⁹. Esses requisitos devem ser consolidados no presente regulamento, devendo ser alterados em conformidade os Regulamentos (CE) n.º 715/2007, (CE) n.º 595/2009, (CE) n.º 692/2008 e (UE) n.º 582/2011.
- (37) Considerando que o progresso técnico ao introduzir novos métodos ou técnicas para o diagnóstico e a reparação dos veículos, tais como o acesso remoto à informação e ao *software* relativos aos veículos não deve enfraquecer os objetivos do presente regulamento no que respeita ao acesso à informação sobre reparação e manutenção por parte dos operadores independentes.
- (38) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰.
- (39) A fim de complementar o presente regulamento com mais pormenores técnicos, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita aos requisitos de homologação em matéria de desempenho ambiental e de segurança dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas

¹⁶ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

¹⁸ Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

¹⁹ Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

²⁰ 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).

adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (40) Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infração ao presente regulamento e garantir a aplicação dessas regras. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem comunicar anualmente à Comissão as sanções aplicadas, para que esta possa monitorizar a coerência da aplicação dessas disposições.
- (41) No interesse da clareza, da racionalidade e da simplificação, a Diretiva 2007/46/CE deve ser revogada e substituída pelo presente regulamento. A adoção de um regulamento assegura a aplicação direta das disposições e permite que sejam atualizadas em tempo oportuno e com maior eficácia para uma melhor adaptação ao progresso técnico e à evolução regulamentar no contexto do Acordo de 1958 revisto.
- (42) A fim de que a verificação da conformidade possa ser adequadamente aplicada pela Comissão e de garantir condições equitativas para os operadores económicos e as autoridades nacionais, a Comissão deve ter poderes para aplicar coimas harmonizadas aos operadores económicos que tenham demonstradamente infringido o presente regulamento, independentemente do local em que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica foi originalmente homologado.
- (43) Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, tal deve ser efetuado em conformidade com a Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²¹ e com o Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho²², bem como com as respetivas medidas nacionais de execução.
- (44) De forma a permitir que os Estados-Membros, as autoridades nacionais e os operadores económicos se preparem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo ato, deve ser fixada uma data de aplicação após a entrada em vigor.
- (45) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M, N e O e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, mas podem, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, 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 aqueles objetivos,

²¹ Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

²² Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece as disposições administrativas e os requisitos técnicos para a homologação e colocação no mercado de todos os veículos novos, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, referidos no artigo 2.º, n.º 1. Aplica-se igualmente a homologações de veículos individuais.
2. O presente regulamento estabelece os requisitos relativos à fiscalização do mercado de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que estejam sujeitos a homologação em conformidade com o presente regulamento, bem como de peças e equipamento para esses veículos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se a veículos a motor das categorias M e N e seus reboques da categoria O destinados a serem utilizados na via pública, incluindo os concebidos e construídos em uma ou várias fases, e a sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como a peças e equipamento, concebidos e fabricados para esses veículos e reboques.
2. O presente regulamento não se aplica aos seguintes veículos:
 - (a) Tratores agrícolas e florestais, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²³;
 - (b) Veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴;
 - (c) Veículos sobre lagartas.
3. Os fabricantes podem requerer a homologação de modelos de veículos ou a homologação de veículos individuais ao abrigo do presente regulamento para os veículos e as máquinas a seguir mencionados, desde que esses veículos cumpram os requisitos substantivos do presente regulamento:
 - (a) Veículos projetados e fabricados para utilização principalmente em estaleiros, pedreiras e instalações portuárias ou aeroportuárias;
 - (b) Veículos projetados e fabricados para utilização pelas forças armadas, proteção civil, bombeiros e forças responsáveis pela manutenção da ordem pública;

²³ Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

²⁴ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- (c) Veículos com propulsão própria, projetados e fabricados especificamente para realizar trabalhos e que, devido às suas características de construção, não se adequam ao transporte de passageiros ou de mercadorias.
- 4. Os fabricantes podem requerer a homologação de veículos individuais ao abrigo do presente regulamento, no caso dos seguintes veículos:
 - (a) Veículos destinados exclusivamente a competições em estrada;
 - (b) Protótipos de veículos utilizados em estrada, sob a responsabilidade de um fabricante, para a realização de um programa de ensaios específico, desde que tenham sido concebidos e fabricados especificamente para esse efeito.

Artigo 3.º *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Homologação», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis;
- (2) «Fiscalização do mercado», as atividades levadas a cabo e as medidas adotadas pelas autoridades de fiscalização do mercado para garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, bem como peças e equipamento, disponibilizados no mercado cumprem os requisitos estabelecidos na legislação pertinente da União e não colocam em perigo a saúde, a segurança ou quaisquer outros aspetos relacionados com a proteção do interesse público;
- (3) «Veículo», qualquer veículo a motor ou seu reboque, tal como definidos nos pontos 10 e 11;
- (4) «Sistema», um conjunto de dispositivos combinados para desempenhar uma ou mais funções específicas num veículo e que está sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;
- (5) «Componente», um dispositivo destinado a fazer parte de um veículo, que pode ser homologado separadamente desse veículo e que está sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;
- (6) «Unidade técnica», um dispositivo destinado a fazer parte de um veículo, que pode ser homologado separadamente desse veículo, mas apenas em relação a um ou mais modelos específicos de veículo, e que está sujeito aos requisitos do presente regulamento ou de qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;
- (7) «Peças», os bens utilizados para a montagem, reparação e manutenção de um veículo, bem como as peças sobressalente;
- (8) «Equipamento», quaisquer bens, exceto peças, que possam ser acrescentados ou montados num veículo;
- (9) «Fabricante», a pessoa singular ou coletiva responsável por todos os aspetos da homologação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, ou pela homologação de veículos individuais, ou pelo processo de autorização de peças e equipamento, por assegurar a conformidade da produção e por questões de fiscalização do mercado respeitantes a esse veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça e equipamento produzidos, independentemente de essa pessoa estar, ou

não, diretamente envolvida em todas as fases da conceção e do fabrico desse veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa;

- (10) «Veículo a motor», qualquer veículo completo, completado ou incompleto provido de um motor de propulsão, concebido e construído para se mover pelos seus próprios meios, com pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;
- (11) «Reboque», qualquer veículo de rodas sem propulsão própria, concebido e construído para ser rebocado por um veículo a motor;
- (12) «Entidade homologadora», a autoridade ou autoridades de um Estado-Membro, notificada(s) por este à Comissão, com competência em todos os aspetos da homologação de um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica ou da homologação de veículos individuais, no processo de autorização de peças e equipamento, na emissão e, se for caso disso, na revogação ou recusa de certificados de homologação, na atuação como ponto de contacto para as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, na designação dos serviços técnicos e na garantia de que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;
- (13) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade ou autoridades nacionais responsáveis pela realização da fiscalização do mercado no território do Estado-Membro;
- (14) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora ou qualquer outra autoridade envolvida ou responsável pela fiscalização do mercado, pelo controlo das fronteiras ou pela matrícula, num Estado-Membro, no que respeita a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas e peças ou equipamentos;
- (15) «Colocar no mercado», a disponibilização de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, pela primeira vez, na União;
- (16) «Matrícula», autorização administrativa permanente ou temporária para a entrada em circulação rodoviária de um veículo, incluindo a identificação do veículo e a emissão de um número de série;
- (17) «Entrada em circulação», a primeira utilização, para o fim a que se destina, no território da União, de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;
- (18) «Operador económico», o fabricante, o representante do fabricante, o importador ou o distribuidor;
- (19) «Homologação de veículo completo», o procedimento mediante o qual a entidade homologadora certifica que um modelo de veículo incompleto, completo ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes;
- (20) «Homologação em várias fases», o procedimento através do qual uma ou mais entidades homologadoras certificam que, consoante o estado de acabamento, um modelo de veículo incompleto ou completado cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes;
- (21) «Veículo incompleto», qualquer veículo que deve passar, pelo menos, por mais uma fase de acabamento para cumprir os requisitos técnicos pertinentes do presente regulamento e dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;

- (22) «Homologação UE», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes do presente regulamento e dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;
- (23) «Certificado de homologação», o documento através do qual a entidade homologadora certifica oficialmente a homologação de um modelo de veículo ou de um tipo de sistema, componente ou unidade técnica;
- (24) «Representante do fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente nomeada pelo fabricante para o representar junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em seu nome relativamente a questões abrangidas pelo presente regulamento;
- (25) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloque no mercado um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, peça ou equipamento fabricados num país terceiro;
- (26) «Homologação nacional», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes estabelecidos na legislação nacional de um Estado-Membro, limitando a validade dessa homologação ao território desse Estado-Membro;
- (27) «Certificado de conformidade», o documento constante do anexo IX, emitido pelo fabricante, que certifica que o veículo produzido está conforme com o modelo de veículo homologado;
- (28) «Distribuidor», um concessionário ou qualquer pessoa singular ou coletiva na cadeia de abastecimento, além do fabricante ou do importador, que disponibiliza no mercado um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;
- (29) «Disponibilização no mercado», qualquer fornecimento de um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- (30) «Homologação multifaseada», procedimento que consiste na obtenção multifaseada de todos os certificados de homologação UE dos sistemas, componentes e unidades técnicas que fazem parte de um veículo, conducente, na fase final, à homologação de veículo completo;
- (31) «Homologação unifaseada» procedimento pelo qual uma entidade homologadora certifica, numa só operação, que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre, no seu todo, as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes;
- (32) «Homologação mista», homologação multifaseada pela qual uma ou mais homologações dos sistemas foram obtidas na fase final de homologação do veículo completo, sem que seja necessário emitir certificados de homologação UE para esses sistemas;
- (33) «Veículo completado», veículo resultante da homologação em várias fases, que respeita os requisitos técnicos pertinentes do presente regulamento e dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;

- (34) «Veículo completo», veículo que não necessita de ser completado para cumprir os requisitos técnicos pertinentes do presente regulamento e dos atos regulamentares enumerados no anexo IV;
- (35) «Modelo de veículo», categoria específica de veículos que partilha, pelo menos, os critérios essenciais especificados na parte B do anexo II e que podem conter variantes e versões conforme nela referidas;
- (36) «Serviço técnico», organização ou organismo designado pela entidade homologadora como laboratório de ensaios, para realizar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade, para realizar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções;
- (37) «Veículo de base», qualquer veículo utilizado na fase inicial de uma homologação em várias fases;
- (38) «Homologação de tipo de sistema», procedimento pelo qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de sistema cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes;
- (39) «Homologação de unidade técnica», procedimento pelo qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes relativamente a um ou mais modelos especificados de veículos;
- (40) «Homologação de componente», procedimento pelo qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de componente independente de um veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes;
- (41) «Método de ensaio virtual», a simulação em computador, incluindo cálculos, para demonstrar que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica cumprem os requisitos técnicos de um ato regulamentar enumerado no anexo IV, sem recurso à utilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica real;
- (42) «Homologação de veículos individuais», procedimento pelo qual uma entidade homologadora certifica que um veículo específico, quer seja único ou não, cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes da homologação UE e da homologação nacional de veículos individuais;
- (43) «Veículo em fim de série», veículo que faz parte de um stock e que, devido à entrada em vigor de novos requisitos técnicos relativamente aos quais não foi aprovado, não pode, ou deixou de poder, ser disponibilizado no mercado, matriculado ou posto em circulação;
- (44) «Requisitos alternativos», disposições administrativas e requisitos técnicos destinados a assegurar um nível de segurança funcional, de proteção ambiental e de segurança dos ocupantes, equivalente, na máxima medida possível, ao nível fixado por um ou mais atos regulamentares enumerados no anexo IV;
- (45) «Peças sobressalentes», bens destinados a ser montados num veículo, a fim de substituir peças de origem desse veículo, incluindo bens que são necessários para a utilização de um veículo, à exceção do combustível;
- (46) «Informações relativas à reparação e manutenção de veículos», todas as informações necessárias para diagnóstico, manutenção, inspeção, monitorização periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização de um veículo, bem como para a montagem de peças e equipamento em veículos, e que são fornecidas pelo fabricante

aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores das mesmas;

- (47) «Operador independente», pessoa singular ou coletiva, que não seja concessionário nem oficina de reparação autorizados, direta ou indiretamente envolvida na reparação e manutenção de veículos, nomeadamente, oficinas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamento de reparação, de ferramentas ou de peças sobresselentes, editores de informações técnicas, clubes automobilísticos, empresas de assistência rodoviária, operadores de serviços de inspeção e ensaios, operadores que proponham formação a empresas de instalação, fabricantes e oficinas reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos; estão ainda abrangidos as oficinas de reparação, concessionários ou distribuidores autorizados no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fabricante de veículos, desde que prestem serviços de reparação ou manutenção de veículos de um fabricante de cujo sistema de distribuição não sejam membros;
- (48) «Oficina de reparação autorizada», pessoa singular ou coletiva que presta serviços de reparação e manutenção de veículos, exercendo as suas atividades no âmbito do sistema de distribuição do fabricante;
- (49) «Oficina de reparação independente», pessoa singular ou coletiva que presta serviços de reparação e manutenção de veículos, não exercendo as suas atividades no âmbito do sistema de distribuição do fabricante;
- (50) «Informações do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) do *veículo*», informações relativas a um sistema instalado a bordo de um veículo ou ligado a um motor, capaz de detetar anomalias e, se for o caso, de indicar a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, de identificar a zona provável das anomalias por meio de informações armazenadas na memória de um computador e de comunicar essas informações para o exterior do veículo;
- (51) «Veículo produzido em pequenas séries», modelo de veículo cujo número de unidades disponibilizadas no mercado, matriculadas ou postas em circulação não excede os limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo XII;
- (52) «Veículo para fins especiais (VFE)», veículo das categorias M, N ou O dotado de características técnicas específicas para desempenhar uma função que exige arranjos ou equipamento especiais;
- (53) «Semirreboque», veículo rebocado, cujos eixos estão situados à retaguarda do centro de gravidade do veículo (quando uniformemente carregado), e que está equipado com um dispositivo de engate que permite a transmissão das forças horizontais e verticais ao veículo trator.
- (54) «Organismo nacional de acreditação», o único organismo num Estado-Membro que desempenha atividades de acreditação, com autoridade derivada do Estado, como estabelecido no artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008;
- (55) «Avaliação no local», uma verificação, pela entidade homologadora, nas instalações do serviço técnico ou de um dos seus subcontratantes ou filiais;
- (56) «Avaliação da fiscalização no local», uma avaliação no local periódica de rotina que não é a avaliação no local realizada para a designação inicial nem a avaliação no local realizada para a renovação da designação;

Artigo 4.º
Categorias de veículos

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias de veículos:
 - a) Categoria M, que abrange veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de pessoas e respetiva bagagem, designadamente:
 - i) Categoria M₁: veículos a motor com um número não superior a oito lugares sentados para além do lugar sentado do condutor e sem espaço para passageiros de pé. O número de lugares sentados pode limitar-se ao lugar sentado do condutor,
 - ii) Categoria M₂: veículos a motor com um número superior a oito lugares sentados para além do lugar sentado do condutor e com uma massa máxima não superior a cinco toneladas. Estes veículos a motor podem ter espaço para passageiros de pé,
 - iii) Categoria M₃: veículos a motor com um número superior a oito lugares sentados para além do lugar sentado do condutor e com uma massa máxima superior a cinco toneladas. Estes veículos a motor podem ter espaço para passageiros de pé;
 - b) Categoria N, que abrange veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de mercadorias, designadamente:
 - i) Categoria N₁: veículos a motor com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas,
 - ii) Categoria N₂: veículos a motor com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 12 toneladas,
 - iii) Categoria N₃: veículos a motor com uma massa máxima superior a 12 toneladas;
 - c) Categoria O, que abrange reboques concebidos e construídos para o transporte de mercadorias ou de pessoas e para acomodar pessoas, nomeadamente:
 - i) Categoria O₁: reboques com uma massa máxima não superior a 0,75 toneladas,
 - ii) Categoria O₂: reboques com uma massa máxima superior a 0,75 toneladas mas não superior a 3,5 toneladas,
 - iii) Categoria O₃: reboques com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 10 toneladas,
 - iv) Categoria O₄: reboques com uma massa máxima superior a 10 toneladas.
2. Os critérios de classificação de veículos, modelos de veículo, variantes e versões estão especificados no anexo II.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo II em relação à classificação de subcategorias de veículos, modelos de veículos e tipos de carroçarias, a fim de o adaptar ao progresso técnico.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 5.º

Requisitos substantivos gerais

1. Os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas devem cumprir os requisitos dos atos regulamentares enumerados no anexo IV.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo IV a fim de ter em conta a evolução tecnológica e regulamentar, mediante a introdução e atualização de referências aos atos regulamentares com os requisitos que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas devem cumprir.

Artigo 6.º

Obrigações dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem criar ou nomear as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão da criação e nomeação dessas autoridades.

Essa notificação deve conter o nome dessas entidades, o seu endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, e as suas competências. A Comissão publica, no seu sítio Web, a lista e os pormenores das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado.

2. Os Estados-Membros só devem autorizar a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que cumpram os requisitos do presente regulamento.
3. Os Estados-Membros não podem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que cumpram os requisitos do presente regulamento, exceto nos casos previstos no artigo 52.º.

Em derrogação desta regra, os Estados-Membros não são obrigados a autorizar a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos que são homologados nos termos do presente regulamento, mas que excedem as dimensões harmonizadas definidas no anexo I da Diretiva 96/53/CE do Conselho²⁵.

4. Os Estados-Membros devem organizar e proceder à fiscalização do mercado e ao controlo de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que entram no mercado, em conformidade com o capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008.
5. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que as autoridades de fiscalização do mercado podem, sempre que o considerem necessário e justificado, aceder às instalações dos operadores económicos e recolher as amostras de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que sejam necessárias para efeitos de ensaios de conformidade.

²⁵

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

6. Os Estados-Membros devem examinar e avaliar periodicamente a realização das suas atividades de homologação. Estes exames e avaliações devem ser efetuados pelo menos quadrienalmente, e os resultados devem ser transmitidos aos demais Estados-Membros e à Comissão. O Estado-Membro em causa deve publicar um resumo dos resultados, em especial o número da homologações concedidas e a identidade dos respetivos fabricantes.
7. Os Estados-Membros devem examinar e avaliar periodicamente o funcionamento das suas atividades de fiscalização. Estes exames e avaliações devem ser efetuados pelo menos quadrienalmente, e os resultados devem ser transmitidos aos demais Estados-Membros e à Comissão. O Estado-Membro em causa deve tornar público um resumo dos resultados.

Artigo 7.º

Obrigações das entidades homologadoras

1. As entidades homologadoras devem homologar apenas os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que cumpram os requisitos do presente regulamento.
2. As entidades homologadoras devem cumprir os seus deveres de forma independente e imparcial. Devem, se necessário, observar a confidencialidade para proteger segredos comerciais, sem prejuízo da obrigação de informação estabelecida no artigo 9.º, n.º 3, de modo a proteger os interesses dos utilizadores na União.
3. Um Estado-Membro em que mais de uma entidade homologadora é responsável pela homologação de veículos, incluindo a homologação de veículos individuais, deve designar uma única entidade homologadora responsável pelo intercâmbio de informações com as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e pelas obrigações estabelecidas no capítulo XV do presente regulamento.

As entidades homologadoras de um Estado-Membro devem cooperar entre si, partilhando informações relevantes para o papel e as funções que desempenham.

4. Se uma entidade homologadora for informada em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, o artigo 9.º, n.º 5, o artigo 52.º, n.º 4, ou o artigo 54.º, deve tomar todas as medidas necessárias para proceder à revisão da homologação concedida e, se for caso disso, corrigir ou revogar a homologação em função das razões e da gravidade dos desvios demonstrados.
5. A Comissão pode adotar atos de execução a fim de estabelecer os critérios comuns para a nomeação, o exame e a avaliação das entidades homologadoras a nível nacional. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Artigo 8.º

Obrigações das autoridades de fiscalização do mercado

1. As autoridades de fiscalização do mercado devem efetuar controlos regulares para verificar a conformidade de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas com os requisitos do presente regulamento, bem como com a exatidão das homologações. Esses controlos devem ser realizados a uma escala adequada, através de inspeções documentais, de ensaios de condução em condições reais e de ensaios laboratoriais com base em amostras estatisticamente relevantes. Ao fazê-lo, as

autoridades de fiscalização do mercado devem ter em conta os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos, reclamações e outras informações.

2. As autoridades de fiscalização do mercado devem exigir aos operadores económicos a apresentação da documentação e das informações disponíveis que considerem necessárias para o exercício das suas funções.
3. No caso de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas homologados, as autoridades de fiscalização do mercado devem ter em devida conta os certificados de conformidade apresentados pelos operadores económicos.
4. As autoridades de fiscalização do mercado devem tomar as medidas adequadas para alertar os utilizadores no seu território, num prazo adequado, para os perigos que tenham detetado em qualquer veículo, sistema, componente ou unidade técnica, a fim de evitar ou reduzir o risco de lesões ou outros danos.

As autoridades de fiscalização do mercado devem cooperar com os operadores económicos em ações passíveis de evitar ou reduzir os riscos causados por veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas disponibilizados por esses operadores.

5. Sempre que as autoridades de fiscalização do mercado de um Estado-Membro decidam retirar do mercado um veículo, sistema, componente ou unidade técnica em conformidade com o artigo 49.º, n.º 5, devem informar o operador económico em causa e, se for caso disso, a entidade homologadora pertinente.
6. As autoridades de fiscalização do mercado devem cumprir os seus deveres de forma independente e imparcial. Devem, se necessário, observar a confidencialidade para proteger segredos comerciais, sem prejuízo da obrigação de informação estabelecida no artigo 9.º, n.º 3, na máxima medida necessária para proteger os interesses dos utilizadores na União Europeia.
7. Os Estados-Membros devem examinar e avaliar periodicamente o funcionamento das suas atividades de fiscalização. Estes exames e avaliações devem ser efetuados pelo menos quadrienalmente, e os resultados devem ser transmitidos aos demais Estados-Membros e à Comissão. O Estado-Membro em causa deve tornar público um resumo dos resultados.
8. As autoridades de fiscalização do mercado de diferentes Estados-Membros devem coordenar as suas atividades de fiscalização do mercado, cooperar entre si e partilhar os resultados mutuamente e com a Comissão. Quanto tal se afigurar conveniente, as autoridades de fiscalização do mercado devem acordar entre si a partilha de tarefas e a especialização.
9. Sempre que, num Estado-Membro, a fiscalização do mercado e os controlos nas fronteiras externas sejam da competência de mais do que uma autoridade, as autoridades em causa devem cooperar entre si, partilhando informações relevantes para o papel e as funções que desempenham.
10. A Comissão pode adotar atos de execução destinados a estabelecer critérios para determinar a escala, o âmbito e a frequência com que devem ser realizados os controlos de verificação da conformidade das amostras recolhidas a que se refere o n.º 1. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Artigo 9.º

Verificação da conformidade pela Comissão e coordenação com os Estados-Membros em matéria de execução da legislação

1. A Comissão deve organizar e realizar, ou exigir que sejam realizados, a uma escala adequada, ensaios e inspeções dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas já disponíveis no mercado, com vista a verificar que esses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas são conformes com as homologações e com a legislação aplicável, bem como para assegurar a exatidão das homologações.

Esses ensaios e inspeções podem ser realizados em veículos novos fornecidos por fabricantes ou pelo operador económico conforme previsto no n.º 2 seguinte.

Esses ensaios e inspeções podem igualmente ser realizados em veículos matriculados com o consentimento do titular do registo do veículo.

2. Os fabricantes titulares de homologações ou os operadores económicos devem, mediante pedido, fornecer à Comissão um número estatisticamente relevante de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas de produção selecionados pela Comissão que sejam representativos dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas disponíveis para colocação no mercado ao abrigo dessa homologação. Esse veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas devem ser fornecidos para ensaios em data e local solicitados pela Comissão e durante o período que a Comissão considerar necessário.
3. A fim de permitir à Comissão efetuar os ensaios referidos nos n.ºs 1 e 2, os Estados-Membros devem disponibilizar à Comissão todos os dados relativos à homologação do veículo, sistemas, componentes e unidades técnicas sujeitos a ensaios de verificação da conformidade. Esses dados devem incluir, no mínimo, as informações constantes do certificado de homologação, juntamente com os respetivos anexos referidos no artigo 26.º, n.º 1.

Para os veículos homologados em conformidade com o procedimento de homologação multifaseada ou em várias fases, os Estados-Membros devem igualmente fornecer à Comissão o certificado de homologação, juntamente com os respetivos anexos referidos no artigo 26.º, n.º 1, para as homologações subjacentes de sistemas, componentes e unidades técnicas.

4. Os fabricantes de veículos devem publicar as informações que são necessárias para a realização por terceiros dos ensaios de verificação da conformidade. A Comissão deve adotar atos de execução a fim de definir os dados que devem ser publicados e as condições dessa publicação, sem prejuízo da proteção dos segredos comerciais e da preservação dos dados pessoais em conformidade com a legislação da União e nacional. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.
5. Se a Comissão concluir que os veículos ensaiados ou inspecionados não são conformes com os requisitos de homologação estabelecidos no presente regulamento ou em qualquer dos atos regulamentares enumerados no anexo IV, ou que a aprovação foi concedida com base em dados incorretos, deve, nos termos do artigo 54.º, n.º 8, exigir sem demora ao operador económico em causa que tome todas as medidas corretivas adequadas para pôr os veículos em conformidade com esses requisitos, ou tomar medidas restritivas, exigindo ao operador económico que retire os veículos em causa do mercado ou que os recolha, dentro de um prazo razoável, em função da gravidade da não-conformidade constatada.

Se os ensaios e as inspeções puserem em causa a exatidão da própria homologação, a Comissão deve informar a entidade ou entidades homologadoras em causa, bem como o Fórum de Intercâmbio de Informações sobre a Execução da Legislação.

A Comissão publica um relatório com as suas conclusões na sequência de quaisquer ensaios de verificação da conformidade que tenha realizado.

Artigo 10.º

Fórum de Intercâmbio de Informações sobre a Execução da Legislação

1. A Comissão deve criar e presidir ao Fórum de Intercâmbio de Informações sobre a Execução da Legislação (a seguir designado «Fórum»).

Este Fórum será constituído por membros nomeados pelos Estados-Membros.

2. O Fórum coordena uma rede de autoridades nacionais responsáveis pela homologação e pela fiscalização do mercado.

As suas funções de aconselhamento abrangem, nomeadamente, a promoção de boas práticas, o intercâmbio de informações sobre os problemas relacionados com a execução da legislação, a cooperação, o desenvolvimento de métodos e instrumentos de trabalho, o desenvolvimento de um procedimento eletrónico para o intercâmbio de informações, a avaliação de projetos harmonizados de execução da legislação, as sanções e as inspeções conjuntas.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 88.º, a fim de estabelecer a composição, o processo de nomeação, as funções detalhadas, os métodos de trabalho e o regulamento interno do Fórum.

Artigo 11.º

Obrigações gerais dos fabricantes

1. O fabricante deve garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas por ele fabricados e que foram colocados no mercado ou postos em circulação foram fabricados e homologados em conformidade com os requisitos do presente regulamento.
2. No caso de homologação em várias fases, o fabricante é também responsável pela homologação e conformidade da produção dos sistemas, componentes ou unidades técnicas que tiver acrescentado na fase de acabamento do veículo. Qualquer fabricante que altere componentes, sistemas ou unidades técnicas já homologados em fases anteriores é responsável pela homologação e conformidade da produção dos componentes, sistemas e unidades técnicas alterados. O fabricante da fase anterior deve fornecer ao fabricante da fase subsequente informações sobre todas as alterações suscetíveis de afetarem a homologação do tipo da componente, do sistema ou da unidade técnica ou a homologação do modelo de veículo completo. Essas informações devem ser fornecidas assim que a nova extensão para o modelo de veículo completo tiver sido emitida e, o mais tardar, na data do início da produção do veículo incompleto.
3. O fabricante que alterar um veículo incompleto de tal modo que o veículo passe a classificar-se numa categoria diferente de veículo, tendo como consequência a alteração dos requisitos cujo cumprimento já foi avaliado numa fase anterior da homologação, é também responsável por assegurar a conformidade com os requisitos aplicáveis à categoria de veículos em que se insere o veículo modificado.

4. Para efeitos da homologação UE, um fabricante estabelecido fora da União deve nomear um único representante estabelecido na União para representar o fabricante junto da entidade homologadora. Esse fabricante deve também nomear um único representante estabelecido na União para efeitos de fiscalização do mercado, que pode ser o mesmo representante, nomeado para efeitos de homologação UE.
5. O fabricante é responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do procedimento de homologação e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estar ou não envolvido diretamente em todas as fases da construção de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.
6. O fabricante deve estabelecer procedimentos para garantir que a produção em série de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas permanece conforme com o modelo homologado.
7. O fabricante deve indicar, para além da chapa regulamentar afixada nos seus veículos e das marcas de homologação afixadas nos seus componentes ou unidades técnicas em conformidade com o artigo 36.º, o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto na União nos veículos, componentes ou unidades técnicas por si disponibilizados no mercado, ou, se tal não for possível, na embalagem ou num documento que acompanhe esses componentes ou unidades técnicas.

Artigo 12.º

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

1. Um fabricante que considere que um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento por ele colocado no mercado ou posto em circulação não está em conformidade com o presente regulamento, ou que a homologação foi concedida com base em dados incorretos, deve tomar imediatamente as medidas adequadas necessárias para assegurar que esse veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento é tornado conforme, ou para proceder à respetiva retirada do mercado ou à respetiva recolha, consoante o caso.

O fabricante deve informar de imediato e pormenorizadamente a entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não-conformidade e todas as medidas tomadas.
2. Caso um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresente um risco grave, o fabricante deve fornecer imediatamente informações pormenorizadas sobre a não-conformidade e eventuais medidas tomadas para o efeito às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento foi disponibilizado no mercado ou posto em circulação.
3. O fabricante deve conservar o dossiê de homologação referido no artigo 24.º, n.º 4, durante um período de 10 anos após a colocação no mercado de um veículo e durante um período de cinco anos após a colocação no mercado de um sistema, componente ou unidade técnica.

O fabricante do veículo deve manter à disposição das entidades homologadoras uma cópia dos certificados de conformidade referidos no artigo 34.º.

4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, o fabricante deve facultar a essa autoridade, por intermédio da entidade homologadora, uma cópia do certificado de homologação UE ou a autorização referida no artigo 55.º, n.º 1, que demonstre a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, numa língua que a autoridade nacional possa facilmente entender.

Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, o fabricante deve cooperar com essa autoridade no que se refere a qualquer ação tomada em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos apresentados pelo veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que disponibilizou no mercado.

Artigo 13.º

Obrigações dos representantes do fabricante no que diz respeito à fiscalização do mercado

1. O representante do fabricante para efeitos de fiscalização do mercado deve praticar os atos definidos no mandato conferido pelo fabricante. Esse mandato deve permitir a esse representante, no mínimo:
 - (a) Ter acesso ao dossiê de fabrico referido no artigo 22.º e ao certificado de conformidade referido no artigo 34.º, numa das línguas oficiais da União. Essa documentação deve ser disponibilizada às entidades homologadoras por um período de 10 anos após a colocação no mercado de um veículo e por um período de cinco anos após a colocação no mercado de um sistema, componente ou unidade técnica;
 - (b) Mediante pedido fundamentado de uma entidade homologadora, facultar a essa autoridade todas as informações e documentação necessárias para demonstrar a conformidade da produção de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica;
 - (c) Cooperar com as entidades homologadoras ou com as autoridades de fiscalização do mercado, a pedido destas, em qualquer ação tomada para eliminar os riscos graves colocados por veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos abrangidos por esse mandato;
 - (d) Informar imediatamente o fabricante de quaisquer reclamações e notificações relativas a riscos, suspeitas de incidentes ou questões de não-conformidade relativas a veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamento abrangidos por esse mandato;
 - (e) Cessar esse mandato se o fabricante atuar de modo contrário às suas obrigações decorrentes do presente regulamento.
2. Um representante que cesse o seu mandato pelas razões referidas no n.º 1, alínea e), deve imediatamente informar a entidade homologadora que concedeu a homologação e a Comissão.
3. Os dados pormenorizados relativos a uma mudança de representante do fabricante devem incluir, pelo menos, os seguintes aspetos:
 - a) A data de cessação do mandato do antigo representante e a data de início do mandato do novo representante;
 - b) A data até à qual o antigo representante pode ser referido nas informações fornecidas pelo fabricante, incluindo em materiais promocionais;

- c) A transferência de documentos, incluindo os aspetos relacionados com a confidencialidade e os direitos de propriedade;
- d) A obrigação do antigo representante do fabricante, após a cessação do mandato, de enviar ao fabricante ou ao novo representante quaisquer reclamações ou relatórios sobre riscos e suspeitas de incidentes relacionados com um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento para o qual esteve designado como representante do fabricante.

Artigo 14.º

Deveres dos importadores

1. O importador só deve colocar no mercado veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenham obtido a homologação UE ou a homologação nacional, ou peças ou equipamentos que respeitem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.
2. Antes da colocação no mercado de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica homologados, o importador deve verificar se a entidade homologadora preparou o dossiê de homologação mencionado no artigo 24.º, n.º 4, e se o sistema, componente ou unidade técnica ostenta a marca de homologação exigida e cumpre o disposto no artigo 11.º, n.º 7.

No caso de um veículo, o importador deve garantir que o veículo vem acompanhado do certificado de conformidade requerido.

3. Caso o importador considere que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica não está em conformidade com os requisitos do presente regulamento e, especialmente, que não corresponde ao modelo/tipo homologado, não pode colocar no mercado, permitir que seja posto em circulação nem matricular o veículo, sistema, componente ou unidade técnica até que este seja tornado conforme. Se considerar que o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresenta um risco grave, deve do facto informar o fabricante e as autoridades de fiscalização do mercado. No caso dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas homologados, deve igualmente comunicar o facto à entidade homologadora que concedeu a homologação.
4. O importador deve indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto no veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento ou, se tal não for possível, no caso de um sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento, na respetiva embalagem ou num documento que os acompanhe.
5. O importador deve assegurar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica é acompanhado das instruções e informações exigidas no artigo 63.º na língua ou nas línguas oficiais dos Estados-Membros em questão.
6. Para proteger a saúde e a segurança dos consumidores, o importador deve investigar e conservar um registo de reclamações e recolhas de veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos que tiver colocado no mercado e manter os seus distribuidores informados dessa monitorização.

Artigo 15.º

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

1. Quando um veículo, sistema, componente ou unidade técnica colocado no mercado pelo importador não estiver em conformidade com o presente regulamento, o importador deve tomar imediatamente as medidas adequadas necessárias para assegurar que esse veículo, sistema, componente ou unidade técnica é tornado conforme, ou para proceder à respetiva retirada do mercado ou recolha, consoante o caso.
2. Caso um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresente um risco grave, o importador deve fornecer imediatamente informações pormenorizadas sobre o risco grave ao fabricante e às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado foi colocado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento.

O importador deve também informar as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado de quaisquer medidas tomadas e fornecer pormenores especialmente sobre o risco grave e as medidas corretivas tomadas pelo fabricante.
3. O importador deve, por um período de 10 anos após a colocação de um veículo no mercado e por um período de cinco anos após a colocação de um sistema, componente ou unidade técnica no mercado, manter uma cópia do certificado de conformidade à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado e assegurar que o dossiê de homologação referido no artigo 24.º, n.º 4, pode ser facultado a essas autoridades, mediante pedido.
4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, o importador deve facultar a essa autoridade todas as informações e documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, numa língua facilmente compreendida por essa autoridade. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, o importador deve cooperar com essa autoridade no que se refere a qualquer ação tomada em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos apresentados pelo veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que disponibilizou no mercado.

Artigo 16.º

Obrigações dos distribuidores

O distribuidor deve verificar, antes da disponibilização no mercado, da matrícula ou da entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, se esse veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresenta a chapa regulamentar ou a marca de homologação exigidas, se vem acompanhado dos documentos exigidos e das instruções e informações de segurança requeridos pelo artigo 63.º, na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro pertinente e se o fabricante e o importador cumpriram os requisitos previstos, respetivamente, no artigo 11.º, n.º 7, e no artigo 14.º, n.º 4.

Artigo 17.º

Obrigações dos distribuidores relativamente aos seus veículos, sistemas, componentes ou

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

1. Se o distribuidor considerar que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica não está conforme com os requisitos do presente regulamento, não pode disponibilizar no mercado, matricular ou pôr em circulação o veículo, sistema, componente ou unidade técnica até que este seja tornado conforme.
2. O distribuidor que considerar que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica que disponibilizou no mercado não está conforme com o presente regulamento deve informar o fabricante ou o importador no sentido de garantir que são tomadas as medidas adequadas necessárias nos termos do artigo 12.º, n.º 1, ou do artigo 15.º, n.º 1, para assegurar que esse veículo, sistema, componente ou unidade técnica é tornado conforme, ou para proceder à respetiva retirada do mercado ou recolha, consoante o caso.
3. Caso um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento apresente um risco grave, o distribuidor deve fornecer imediatamente informações pormenorizadas sobre esse risco grave ao fabricante, ao importador, às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros em cujo mercado foi disponibilizado o veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento. O distribuidor deve também informá-los de quaisquer medidas tomadas e fornecer pormenores especialmente no que se refere ao risco grave e às medidas corretivas tomadas pelo fabricante.
4. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, o distribuidor deve cooperar com essa autoridade no que se refere a qualquer ação tomada em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 para eliminar os riscos apresentados pelo veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que disponibilizou no mercado.

Artigo 18.º

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

Para efeitos do presente regulamento, um importador ou distribuidor deve ser considerado um fabricante e ser abrangido pelo disposto nos artigos 8.º, 11.º e 12.º, sempre que o importador ou distribuidor disponibilize no mercado, matricule ou seja responsável pela entrada em circulação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica sob o seu nome comercial ou marca, ou modifique um veículo, sistema, componente ou unidade técnica de tal modo que possa deixar de estar conforme com os requisitos aplicáveis.

Artigo 19.º

Identificação dos operadores económicos

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

- (a) A identidade de qualquer operador económico que lhes tenha fornecido um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento;

- (b) A identidade de qualquer operador económico a quem tenham fornecido um veículo, sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 20.º

Procedimentos de homologação UE

1. Ao requerer a homologação de um veículo completo, o fabricante pode optar por um dos seguintes procedimentos:
 - (a) Homologação multifaseada;
 - (b) Homologação unifaseada;
 - (c) Homologação mista.

O fabricante pode ainda optar pela homologação em várias fases no caso de um veículo incompleto ou completado.

2. Em caso de homologação de um tipo de sistema, componente e unidade técnica, só é aplicável a homologação unifaseada.
3. Deve ser concedida a homologação em várias fases a um modelo de veículo incompleto ou completado que, atendendo ao estado de acabamento do veículo, esteja conforme com os dados contidos no dossiê de fabrico previsto no artigo 22.º e cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo IV.

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

4. A homologação UE para a fase final de acabamento só deve ser concedida depois de a entidade homologadora ter verificado que o modelo de veículo homologado na fase final de acabamento cumpre, no momento da homologação, todos os requisitos técnicos aplicáveis. A verificação deve incluir uma inspeção documental de todos os requisitos abrangidos por uma homologação UE de um modelo de veículo incompleto concedida no decurso de um procedimento em várias fases, ainda que tenha sido concedida para uma categoria diferente de veículo.
5. A escolha do procedimento de homologação referida no n.º 1 não afeta os requisitos substantivos que o modelo de veículo homologado tem de cumprir no momento da emissão da homologação de veículo completo.
6. A homologação em várias fases pode também ser usada por um só fabricante, desde que não seja usada para contornar os requisitos aplicáveis aos veículos construídos numa única fase. Considera-se que os veículos construídos por um só fabricante não são construídos em múltiplas fases, para efeitos do disposto nos artigos 39.º, 40.º e 47.º do presente regulamento.

Artigo 21.º

Pedido de homologação UE

1. O fabricante deve apresentar à entidade homologadora um pedido de homologação UE e o dossiê de fabrico referido no artigo 22.º

2. Para cada modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, só pode ser apresentado um pedido junto de um só Estado-Membro.
3. Deve ser apresentado um pedido separado para cada modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica a homologar.

Artigo 22.º
Dossiê de fabrico

1. O dossiê de fabrico referido no artigo 21.º, n.º 1, deve incluir os seguintes elementos:
 - (a) Uma ficha de informações, tal como consta do anexo I para uma homologação unifaseada ou mista, ou do anexo III para uma homologação multifaseada;
 - (b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informações pertinentes;
 - (c) Para veículos, uma indicação dos procedimentos escolhidos em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1;
 - (d) Todas as informações adicionais requeridas pela entidade homologadora no contexto do procedimento de pedido de homologação.
2. O dossiê de fabrico deve ser apresentado em formato eletrónico, a fornecer pela Comissão, mas pode também ser apresentado em suporte papel.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 88.º com vista a alterar os anexos I e III a fim de ter em conta a evolução técnica e da regulamentação, através da atualização do modelo da ficha de informações, incluindo um formato eletrónico harmonizado tal como referido no n.º 2.

Artigo 23.º
Informações suplementares a fornecer com o pedido
de certas homologações UE

1. Um pedido de homologação multifaseada deve ser acompanhado, para além do dossiê de fabrico referido no artigo 22.º, do conjunto completo de certificados de homologação UE, incluindo os relatórios de ensaio, requeridos em conformidade com os atos aplicáveis enumerados no anexo IV.

No caso de um pedido de homologação de um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, em conformidade com os atos aplicáveis enumerados no anexo IV, a entidade homologadora deve ter acesso ao dossiê de fabrico até ao momento em que for emitida ou recusada a homologação de veículo completo.
2. Um pedido de homologação mista deve ser acompanhado, para além do dossiê de fabrico referido no artigo 22.º, dos certificados de homologação UE, incluindo os relatórios de ensaio, requeridos em conformidade com os atos aplicáveis enumerados no anexo IV.

No caso de sistemas para os quais não tenha sido apresentado qualquer certificado de homologação UE, o pedido deve ser acompanhado, para além do dossiê de fabrico referido no artigo 22.º, das informações especificadas no anexo I, exigidas para a homologação desses sistemas durante a fase de homologação do veículo, e por um relatório de ensaio em vez do certificado de homologação UE.
3. Um pedido de homologação em várias fases deve ser acompanhado das seguintes informações:

- (a) Na primeira fase, as partes do dossiê de fabrico e dos certificados de homologação UE que sejam pertinentes para o estado de acabamento do veículo de base;
- (b) Na segunda fase e fases subsequentes, as partes do dossiê de fabrico e dos certificados de homologação UE que sejam pertinentes para a fase de acabamento em curso, bem como uma cópia do certificado de homologação UE do veículo emitido na fase de fabrico precedente e informações pormenorizadas e completas sobre quaisquer modificações ou equipamento adicionais que o fabricante tenha incorporado no veículo.

As informações especificadas nas alíneas a) e b) podem ser fornecidas em conformidade como o artigo 22.º, n.º 2.

- 4. A entidade homologadora e os serviços técnicos devem ter acesso ao *software* e aos algoritmos do veículo.

Mediante pedido devidamente fundamentado da entidade homologadora, pode também ser exigido ao fabricante que preste todas as informações suplementares necessárias para uma tomada de decisão sobre os ensaios exigidos ou para facilitar a realização desses ensaios.

CAPÍTULO IV

REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS PARA A HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 24.º

Disposições gerais aplicáveis à realização dos procedimentos para a homologação UE

- 1. Para cada modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, só pode ser emitida uma homologação UE.
- 2. Uma entidade homologadora que tenha recebido um pedido em conformidade com o artigo 21.º só deve conceder uma homologação UE depois de ter verificado todos os elementos seguintes:
 - (a) As disposições relativas à conformidade da produção referidas no artigo 29.º;
 - (b) Que ainda não foi emitida qualquer homologação para o modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica em causa;
 - (c) A conformidade do modelo de veículo ou do tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica com os requisitos aplicáveis;
 - (d) No caso de homologações de veículo completo de acordo com os procedimentos multifaseado, misto e em várias fases, a entidade homologadora deve verificar, em conformidade com o artigo 20.º, n.º 4, que os sistemas, componentes e unidades técnicas estão abrangidos por homologações separadas de acordo com os requisitos aplicáveis no momento da concessão da homologação de veículo completo.
- 3. São aplicáveis os procedimentos respeitantes à homologação UE constantes do anexo V e os respeitantes à homologação em várias fases constantes do anexo XVII.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo V a fim de ter em conta a evolução regulamentar e

tecnológica, atualizando os procedimentos respeitantes à homologação UE, e o anexo XVII no que diz respeito à homologação em várias fases.

4. A entidade homologadora deve elaborar um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico referido no artigo 22.º, acompanhado dos relatórios de ensaio e de todos os outros documentos apensos ao dossiê de fabrico pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas tarefas.

O dossiê de homologação deve conter um índice com a indicação clara de todas as páginas e do formato de cada documento e com o registo cronológico da gestão da homologação UE.

A entidade homologadora deve manter o dossiê de homologação disponível durante um período de dez anos após o termo da validade da homologação UE em questão.

5. A entidade homologadora deve recusar a concessão da homologação UE, se constatar que um modelo de veículo ou um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, muito embora conforme com os requisitos aplicáveis, apresenta um risco grave para a segurança ou pode constituir um perigo grave para o ambiente ou a saúde pública. Nesse caso, deve informar imediatamente desse facto as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão, enviando um dossiê detalhado em que explica as razões da decisão e apresenta as provas correspondentes.
6. Em conformidade com o artigo 20.º, n.ºs 4 e 5, no caso de um processo de homologação multifaseada, mista ou em várias fases, a entidade homologadora deve recusar conceder a homologação UE, se verificar que os sistemas, componentes ou unidades técnicas não cumprem os requisitos estabelecidos no presente regulamento ou nos atos enumerados no anexo IV.

A entidade homologadora deve solicitar às entidades homologadoras que homologaram os sistemas, componentes ou unidades técnicas que atuem em conformidade com o artigo 54.º, n.º 2.

Artigo 25.º

Notificação das homologações UE emitidas, alteradas, recusadas e revogadas

1. A entidade homologadora deve, no prazo de um mês após a emissão ou a alteração do certificado de homologação UE, enviar às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e à Comissão uma cópia do certificado de homologação UE, juntamente com os seus anexos, incluindo os relatórios de ensaio referidos no artigo 23.º, relativo a cada modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica que tiver homologado. Essa cópia deve ser transmitida por meio de um sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro ou sob a forma de um ficheiro eletrónico seguro.
2. A entidade homologadora deve enviar, trimestralmente, às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e à Comissão uma lista das homologações UE dos tipos de sistemas, componentes ou unidades técnicas que tiver emitido, alterado, recusado conceder ou revogado durante o período precedente. Essa lista deve conter todas as informações especificadas no anexo XIV.
3. Caso uma entidade homologadora de outro Estado-Membro ou a Comissão assim o solicite, a entidade homologadora que tiver emitido uma homologação UE deve enviar à entidade homologadora requerente, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, uma cópia do certificado de homologação UE, juntamente com

os seus anexos, através de um sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro ou sob a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

4. A entidade homologadora deve informar sem demora as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão da sua recusa ou revogação de todas as homologações UE, mencionando os fundamentos de tal decisão.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo XIV, atualizando o modelo de notificação das homologações UE de sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenham sido emitidas, alteradas, recusadas ou revogadas.

Artigo 26.º

Certificado de homologação UE

1. O certificado de homologação UE deve conter, como anexos, os seguintes elementos:
 - (a) O dossiê de homologação referido no artigo 24.º, n.º 4;
 - (b) Os relatórios de ensaio exigidos pelos atos regulamentares referidos no artigo 28.º, n.º 1, no caso da homologação de um tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, ou a ficha de resultados dos ensaios no caso da homologação de veículo completo;
 - (c) Os nomes e espécimes das assinaturas das pessoas autorizadas a assinar os certificados de conformidade e uma declaração relativa às respetivas funções na empresa;
 - (d) No caso da homologação de um modelo de veículo completo, um exemplar devidamente preenchido do certificado de conformidade.
2. O certificado de homologação UE deve ser emitido em conformidade com o modelo previsto no anexo VI e numerado de acordo com o sistema harmonizado previsto no anexo VII. A ficha de resultados dos ensaios deve ser apresentada de acordo com o modelo constante do anexo VIII. Estes documentos devem estar disponíveis em formato eletrónico.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem os anexos VI, VII e VIII a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, através da atualização dos modelos, respetivamente, do certificado de homologação, do seu sistema de numeração e da ficha de resultados dos ensaios, devendo fornecer os respetivos formatos eletrónicos.
3. No que diz respeito a cada modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica, a entidade homologadora deve:
 - (a) Preencher todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, bem como os seus anexos;
 - (b) Compilar o índice do dossiê de homologação;
 - (c) Emitir e entregar de imediato ao fabricante o certificado de homologação UE preenchido, juntamente com os seus anexos.
4. No caso de uma homologação UE cuja validade tenha sido limitada em conformidade com os artigos 37.º e 41.º e a parte III do anexo IV ou à qual não se apliquem determinadas disposições do presente regulamento ou dos atos

regulamentares referidos no anexo IV, o certificado de homologação UE deve especificar essas limitações ou a não aplicação das disposições pertinentes.

5. Se o fabricante de um veículo optar por um procedimento de homologação mista, a entidade homologadora deve indicar, no dossiê de homologação, as referências dos relatórios de ensaio requeridos pelos atos regulamentares referidos no artigo 28.º, n.º 1, respeitantes aos sistemas, componentes ou unidades técnicas para os quais não tenha sido emitido um certificado de homologação UE.
6. Se o fabricante do veículo optar por um procedimento de homologação unifaseada, a entidade homologadora deve anexar ao certificado de homologação UE uma lista de atos regulamentares aplicáveis, em conformidade com o modelo constante do apêndice ao anexo VI.

Artigo 27.º

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

1. Deve ser concedida a homologação UE a um tipo de sistema, componente ou unidade técnica que esteja conforme com os dados contidos no dossiê de fabrico previsto no artigo 22.º e cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos aplicáveis enumerados no anexo IV.
2. Se os componentes ou as unidades técnicas, independentemente de se destinarem à reparação, assistência ou manutenção, estiverem igualmente abrangidos pela homologação de um tipo de sistema respeitante a um veículo, não é necessária uma homologação adicional de um tipo de componente ou de unidade técnica, salvo disposição em contrário prevista nos atos aplicáveis enumerados no anexo IV.
3. Se um componente ou unidade técnica cumprir a sua função ou apresentar uma característica específica apenas em conjunto com outras peças do veículo, possibilitando, por conseguinte, a verificação da conformidade apenas quando o componente ou unidade técnica estiver a funcionar em conjunto com essas outras peças do veículo, o âmbito da homologação UE do tipo de componente ou de unidade técnica deve ser restringido em conformidade.

Nesses casos, o certificado de homologação UE deve especificar qualquer restrição relativa à utilização do componente ou da unidade técnica e indicar eventuais condições especiais de montagem num veículo.

Se esse componente ou unidade técnica forem montados num veículo, a entidade homologadora deve verificar, no momento da homologação do veículo, a conformidade com quaisquer restrições à sua utilização ou às condições de montagem.

Artigo 28.º

Ensaaios exigidos para a homologação UE

1. A conformidade com os requisitos técnicos do presente regulamento e dos atos regulamentares enumerados no anexo IV deve ser demonstrada por meio de ensaios adequados, em conformidade com os atos regulamentares aplicáveis, enumerados no anexo IV, efetuados por serviços técnicos designados para o efeito.

2. O fabricante deve pôr à disposição da entidade homologadora os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas exigidos ao abrigo dos atos aplicáveis, enumerados na lista do anexo IV, para a realização dos ensaios requeridos.
3. Os ensaios requeridos devem ser realizados nos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas representativos do modelo ou tipo a homologar.
4. A pedido do fabricante e mediante acordo da entidade homologadora, podem usar-se métodos de ensaio virtual como alternativa aos métodos de ensaio referidos no n.º 1, em conformidade com o anexo XVI.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo XVI a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, atualizando a lista de atos regulamentares relativamente aos quais um fabricante ou um serviço técnico pode utilizar métodos de ensaio virtual e as condições específicas em que devem ser utilizados os métodos de ensaio virtual.

Artigo 29.º

Disposições relativas à conformidade da produção

1. A entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias, em conformidade com o anexo X, para verificar, eventualmente em cooperação com as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros, se o fabricante produz os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em conformidade com o modelo ou tipo homologado.
2. A entidade homologadora que tiver concedido uma homologação de veículo completo deve verificar o cumprimento do disposto nos artigos 34.º e 35.º num número estatisticamente relevante de amostras de veículos e de certificados de conformidade e se os dados contidos nos certificados de conformidade são corretos.
3. A entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros, se as disposições referidas nos n.ºs 1 e 2 continuam a ser adequadas, de forma que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuem a estar conformes com o modelo ou tipo homologado e os certificados de conformidade continuem a cumprir o disposto nos artigos 34.º e 35.º.
4. Para verificar se um veículo, sistema, componente ou unidade técnica são conformes com o modelo ou tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve realizar as inspeções ou ensaios requeridos para a homologação UE em amostras recolhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas instalações de produção.
5. A entidade homologadora que tiver concedido uma homologação UE e estabelecer que o fabricante deixou de produzir os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em conformidade com o modelo e tipo homologado ou estabelecer que os certificados de conformidade deixaram de cumprir os artigos 34.º e 35.º, ainda que a produção prossiga, deve tomar as medidas necessárias para garantir que o procedimento relativo à conformidade da produção é corretamente seguido ou revogar a homologação.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo X a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, atualizando os procedimentos relativos à conformidade da produção.

Artigo 30.º

Estrutura nacional de taxas de homologação e custos da fiscalização do mercado

1. Os Estados-Membros devem estabelecer uma estrutura nacional de taxas destinadas a cobrir os custos das suas atividades de homologação e fiscalização do mercado, bem como os custos dos ensaios de homologação, dos ensaios de conformidade da produção e das inspeções efetuados pelos serviços técnicos por eles designados.
2. Essas taxas nacionais são cobradas aos fabricantes que tenham apresentado um pedido de homologação no Estado-Membro em causa. As taxas não são cobradas diretamente pelos serviços técnicos.
3. A estrutura nacional de taxas deve também cobrir os custos das inspeções e ensaios de verificação da conformidade realizados pela Comissão em conformidade com o artigo 9.º. Estas contribuições constituem receitas afetadas externas para o orçamento geral da União Europeia, nos termos do artigo 21.º, n.º 4, do Regulamento Financeiro²⁶.
4. Os Estados-Membros devem comunicar os pormenores da sua estrutura nacional de taxas aos demais Estados-Membros e à Comissão. A primeira notificação será efetuada em [*data de entrada em vigor do presente regulamento + 1 ano*]. As atualizações posteriores da estrutura nacional de taxas devem ser notificadas anualmente aos demais Estados-Membros e à Comissão.
5. A Comissão pode adotar atos de execução a fim de definir o complemento referido no n.º 3 a aplicar às taxas nacionais a que se refere o n.º 1. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

CAPÍTULO V

ALTERAÇÕES E VALIDADE DAS HOMOLOGAÇÕES UE

Artigo 31.º

Disposições gerais aplicáveis às alterações e validade das homologações UE

1. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE de qualquer mudança nos dados registados no dossiê de homologação.

A entidade homologadora decide se essa mudança deve ser abrangida por uma alteração, sob a forma de uma revisão ou de uma extensão da homologação UE em conformidade com os procedimentos estabelecidos no artigo 32.º, ou se essa mudança exige uma nova homologação.
2. O pedido dessa alteração deve ser apresentado exclusivamente à entidade homologadora que concedeu a homologação UE inicial.

²⁶ Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 (JO L 298 de 26.10.2012, pp. 1–96).

3. Se a entidade homologadora considerar que a alteração exige novas inspeções ou novos ensaios, deve informar desse facto o fabricante.
4. Se a entidade homologadora, com base nas inspeções ou ensaios referidos no n.º 3, concluir que continuam a ser cumpridos os requisitos para a homologação UE, aplicam-se os procedimentos referidos no artigo 32.º.
5. Se a entidade homologadora concluir que as mudanças nos dados registados no dossiê de homologação são substanciais, de tal modo que não podem ser abrangidas por uma extensão da homologação existente, deve recusar alterar a homologação UE e deve solicitar ao fabricante que apresente um pedido para uma nova homologação UE.

Artigo 32.º

Revisões e extensões das homologações UE

1. A alteração deve ser designada «revisão» se a entidade homologadora concluir que, apesar da mudança dos dados registados no dossiê de homologação, o modelo de veículo ou o tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica em causa continua a cumprir os requisitos aplicáveis a este modelo ou tipo e que, por conseguinte, não é preciso repetir as inspeções ou ensaios.

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

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

- (a) São necessárias novas inspeções ou novos ensaios para verificar se continuam a respeitar-se os requisitos em que a homologação existente se baseou;
- (b) Tiver havido mudanças nas informações constantes do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos;
- (c) Forem aplicáveis novos requisitos, ao abrigo de qualquer um dos atos enumerados no anexo IV, ao modelo de veículo ou ao tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica homologados.

No caso de uma extensão, a entidade homologadora deve emitir sem demora um certificado de homologação UE atualizado, ao qual atribui um número de extensão, que aumente em conformidade com o número de extensões sucessivas já concedidas. Esse certificado de homologação deve mencionar claramente as razões da extensão e a data da reemissão e validade.

3. Se for emitida uma revisão ou uma versão consolidada e atualizada, o índice do dossiê de homologação deve ser alterado em conformidade, de modo a indicar a data da extensão ou revisão mais recente, ou a data da consolidação mais recente da versão atualizada.
4. Não é necessária a extensão da homologação de um modelo de veículo se os novos requisitos referidos no n.º 2, alínea c), forem, de um ponto de vista técnico,

irrelevantes para esse modelo de veículo ou se disserem respeito a categorias de veículos nas quais o veículo em questão não se insere.

Artigo 33.º

Caducidade

1. As homologações de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas devem ser emitidas por um período limitado de cinco anos, sem possibilidade de prorrogação. A data de expiração deve ser indicada no certificado de homologação. Após a expiração do certificado de homologação, este pode ser renovado a pedido do fabricante e apenas no caso de a entidade homologadora ter verificado que o modelo de veículo ou o tipo de sistema, componente ou unidade técnica cumpre todos os requisitos dos atos regulamentares aplicáveis aos novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas desse modelo ou tipo.
2. A homologação UE de um modelo de veículo caduca antes da data de expiração caso se verifique algum dos seguintes casos:
 - (a) Se se tornaram obrigatórios novos requisitos aplicáveis ao modelo de veículo homologado para a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos e se a homologação não puder ser objeto de extensão em conformidade com o artigo 32.º, n.º 2, alínea c);
 - (b) Se a produção de veículos conformes com o modelo de veículo homologado for interrompida de forma permanente numa base voluntária;
 - (c) Se a validade do certificado de homologação expirar devido a uma restrição referida no artigo 37.º, n.º 6;
 - (d) Se a homologação tiver sido revogada em conformidade com o artigo 29.º, n.º 5, ou o artigo 53.º, n.º 1.
 - (e) Nos casos em que se tenha considerado que a homologação se baseou em declarações falsas ou em resultados de ensaios falseados ou quando não tenham sido divulgados dados que teriam levado à recusa da concessão da homologação.
3. Caso caduque a homologação de uma única variante de um modelo de veículo ou de uma versão de uma variante, a caducidade da homologação UE do modelo do veículo em questão limitar-se-á apenas à variante ou versão em causa.
4. Caso a produção de um determinado modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica cesse definitivamente, o fabricante deve notificar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE a esse modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica.

No prazo de um mês contar da receção da notificação referida no primeiro parágrafo, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE a esse modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica deve informar do facto as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros.
5. Se um certificado de homologação UE de um modelo de veículo ou de tipo de sistema, componente ou unidade técnica estiver prestes a caducar, o fabricante deve informar do facto, sem demora, a entidade homologadora que concedeu a respetiva homologação UE.

6. Após a receção da notificação efetuada pelo fabricante, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve comunicar de imediato às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e à Comissão todas as informações pertinentes para a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, se for caso disso.

Essa comunicação deve especificar a data de produção e o número de identificação do veículo («NIV»), tal como definido no artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão²⁷, do último veículo fabricado.

CAPÍTULO VI

CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

Artigo 34.º

Disposições gerais aplicáveis ao certificado de conformidade

1. O fabricante deve emitir um certificado de conformidade em suporte papel a acompanhar cada veículo completo, incompleto ou completado que é fabricado em conformidade com o modelo de veículo homologado.

O certificado de conformidade deve ser entregue gratuitamente ao comprador, juntamente com o veículo. A sua entrega não pode depender de um pedido explícito nem da prestação de informações adicionais ao fabricante.

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

2. O fabricante deve usar o modelo de certificado de conformidade que consta do anexo IX.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo IX a fim de ter em conta e evolução tecnológica e regulamentar, atualizando o modelo do certificado de conformidade.

3. O certificado de conformidade deve ser redigido, pelo menos, numa das línguas oficiais da União.

4. As pessoas autorizadas a assinar certificados de conformidade devem ser empregadas pelo fabricante e estar devidamente autorizadas a assumir plenamente a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção ou à conformidade da produção do veículo.

5. O certificado de conformidade deve ser preenchido na sua totalidade e não conter quaisquer restrições relativas à utilização de um veículo, salvo as previstas no presente regulamento ou em qualquer um dos atos regulamentares enumerados no anexo IV.

²⁷ Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão relativo às prescrições para homologação das chapas regulamentares do fabricante e do número de identificação de veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o fabricante pode também transmitir o certificado de conformidade por meios eletrónicos às autoridades nacionais responsáveis pela matrícula.

Artigo 35.º

Disposições específicas aplicáveis ao certificado de conformidade

1. No caso de um veículo incompleto ou completado, o fabricante deve preencher, no certificado de conformidade, apenas os campos respeitantes a aditamentos ou mudanças efetuados na fase de homologação em curso e, se for caso disso, anexar todos os certificados de conformidade emitidos nas fases anteriores.
2. O certificado de conformidade deve, no caso de veículos homologados nos termos do artigo 37.º, apresentar no seu cabeçalho: «Para veículos completos/completados, homologados nos termos do artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º .../201X do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor (homologação provisória)» [PO: Inserir a referência].
3. O certificado de conformidade deve, no caso de veículos homologados em conformidade com o artigo 39.º, apresentar no seu cabeçalho a menção «Para veículos completos/completados homologados em pequenas séries» e, na sua proximidade imediata, o ano de produção, seguido de um número de série entre 1 e o limite mencionado no quadro do anexo XII, indicando, para cada ano de produção, a posição desse veículo no âmbito dos números de produção atribuídos para esse ano.

Artigo 36.º

Chapa regulamentar

e marca de homologação de componentes ou unidades técnicas

1. O fabricante de um veículo deve apor, em cada veículo fabricado em conformidade com o modelo homologado, uma chapa regulamentar com a marcação requerida pelos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo IV.
2. O fabricante de um componente ou unidade técnica deve apor, em cada componente ou unidade técnica fabricada em conformidade com o tipo homologado, quer faça ou não parte do sistema, a marca de homologação requerida pelos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo IV.

Caso não seja requerida essa marca de homologação, o fabricante deve apor no componente ou unidade técnica, pelo menos, o nome comercial ou designação comercial, o número do tipo ou um número de identificação.

3. A marca de homologação UE deve respeitar o disposto no anexo VII.

CAPÍTULO VII

NOVAS TECNOLOGIAS OU NOVOS CONCEITOS

Artigo 37.º

Derrogações relativas a novas tecnologias ou novos conceitos

1. O fabricante pode requerer uma homologação UE de um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais atos regulamentares enumerados no anexo IV.

2. A entidade homologadora deve conceder a homologação UE referida no n.º 1 se estiverem preenchidas cumulativamente as condições seguintes:
- (a) O pedido de homologação UE indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou novos conceitos tornam incompatível o sistema, o componente ou a unidade técnica com um ou mais atos regulamentares enumerados no anexo IV;
 - (b) O pedido de homologação UE descreve as implicações em matéria de segurança e de proteção ambiental da nova tecnologia ou novo conceito e as medidas tomadas no sentido de garantir que é mantido, pelo menos, um nível de segurança e de proteção ambiental equivalente ao previsto pelos requisitos em relação aos quais se pretende a derrogação;
 - (c) São apresentadas as descrições dos ensaios e dos resultados que provam que é cumprida a condição da alínea b).
3. A concessão de homologações UE que isentem novas tecnologias ou novos conceitos está sujeita à autorização da Comissão. Essa autorização deve ser dada por meio de um ato de execução. Esses atos de execução serão adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.
4. Enquanto se aguarda uma decisão de autorização da Comissão, a entidade homologadora pode conceder uma homologação UE provisória, válida apenas no território do Estado-Membro em questão, aplicável ao modelo de veículo abrangido pela derrogação requerida. A entidade homologadora deve, sem demora, informar dessa decisão a Comissão e os demais Estados-Membros, por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.
- O caráter provisório e a validade territorial limitada da homologação UE devem estar em evidência no cabeçalho do certificado de homologação e no cabeçalho do certificado de conformidade.
5. As entidades homologadoras de outros Estados-Membros podem decidir aceitar no seu território a homologação UE provisória referida no n.º 4, desde que informem por escrito da sua aceitação a entidade homologadora que concedeu a homologação UE provisória.
6. Se for o caso, a autorização da Comissão referida no n.º 3 deve especificar se está sujeita a quaisquer restrições, em especial no que respeita ao número máximo de veículos abrangidos. Em qualquer caso, a validade da homologação UE não deve ser inferior a 36 meses.
7. Se a Comissão decidir recusar a autorização referida no n.º 3, a entidade homologadora deve informar de imediato o titular da homologação provisória referida no n.º 4 de que a homologação UE provisória será revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.
- Todavia, a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos fabricados em conformidade com a homologação UE provisória antes da sua caducidade é permitida nos Estados-Membros que tiverem aceitado a homologação UE provisória em conformidade com o n.º 5.

Artigo 38.º

Subsequente adaptação de atos regulamentares

1. Se a Comissão tiver autorizado a concessão de uma homologação UE em conformidade com o artigo 37.º, deve tomar de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos regulamentares em causa à evolução tecnológica mais recente.
Se a derrogação prevista no artigo 37.º estiver relacionada com um regulamento UNECE, a Comissão deve apresentar propostas de alteração do regulamento UNECE aplicável, em conformidade com o disposto no anexo III da Decisão 97/836/CE do Conselho.
2. Uma vez alterados os atos regulamentares aplicáveis, deve ser levantada qualquer restrição da decisão da Comissão que autorize a concessão de uma homologação UE.
3. Se as medidas necessárias para adaptar os atos regulamentares referidos no n.º 1 não tiverem sido tomadas, a Comissão pode autorizar a extensão da homologação UE provisória através de uma decisão e a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação UE provisória. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

CAPÍTULO VIII VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PEQUENAS SÉRIES

Artigo 39.º

Homologação UE de veículos produzidos em pequenas séries

1. A pedido do fabricante, e dentro dos limites quantitativos anuais estabelecidos na secção 1 do anexo XII, os Estados-Membros devem conceder uma homologação UE a um modelo de veículo produzido em pequenas séries que cumpra, no mínimo, os requisitos indicados no apêndice 1 da parte I do anexo IV.
2. O n.º 1 não é aplicável aos veículos para fins especiais.
3. Os certificados de homologação UE de modelos de veículos produzidos em pequenas séries devem ser numerados em conformidade com o anexo VII.

Artigo 40.º

Homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries

1. O fabricante pode requerer uma homologação nacional para modelos de veículos produzidos em pequenas séries dentro dos limites quantitativos anuais estabelecidos na secção 2 do anexo XII. Esses limites são aplicáveis à disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos do modelo homologado no mercado de cada Estado-Membro num determinado ano.
2. Os Estados-Membros podem decidir isentar qualquer modelo de veículo referido no n.º 1 de um ou mais dos requisitos substantivos previstos nos atos regulamentares enumerados no anexo IV, desde que esses Estados-Membros estabeleçam requisitos alternativos pertinentes.
3. Para efeitos de homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries, a entidade homologadora deve aceitar os sistemas, componentes ou unidades técnicas homologados em conformidade com os atos regulamentares enumerados no anexo IV.

4. O certificado de homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries deve ser elaborado em conformidade com o modelo constante do anexo VI, mas deve apresentar no cabeçalho a menção «certificado de homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries» e deve especificar o conteúdo e a natureza das derrogações concedidas ao abrigo do n.º 2. Os certificados de homologação devem ser numerados de acordo com o sistema harmonizado referido no anexo VII.

Artigo 41.º

Validade de homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries

1. A validade de uma homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries é limitada ao território do Estado-Membro da entidade homologadora que concedeu essa homologação.
2. A pedido do fabricante, a entidade homologadora deve enviar às entidades homologadoras dos Estados-Membros designadas pelo fabricante uma cópia do certificado de homologação e respetivos anexos, por correio registado ou por correio eletrónico.
3. As entidades homologadoras dos Estados-Membros designadas pelo fabricante devem, no prazo de três meses a contar da receção dos documentos referidos no n.º 2, decidir se aceitam ou não a homologação.

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

4. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem comunicar, no prazo de dois meses, a sua decisão à entidade homologadora que concedeu a homologação nacional.
5. A pedido de um requerente que pretenda colocar no mercado, matricular ou pôr em circulação noutro Estado-Membro um veículo produzido em pequenas séries com uma homologação nacional, a entidade homologadora que concedeu a homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries deve fornecer à autoridade nacional do outro Estado-Membro uma cópia do certificado de homologação, incluindo o dossiê de homologação.

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

CAPÍTULO IX

HOMOLOGAÇÕES DE VEÍCULOS INDIVIDUAIS

Artigo 42.º

Homologações UE de veículos individuais

1. Os Estados-Membros devem conceder uma homologação UE de veículos individuais a um veículo que cumpra os requisitos enunciados no apêndice 2 da parte I do anexo IV ou, no caso dos veículos para fins especiais, na parte III do anexo IV.
2. Um pedido de homologação UE de veículos individuais deve ser apresentado pelo fabricante, pelo proprietário do veículo ou por um representante deste último, desde que esse representante esteja estabelecido na União.
3. Os Estados-Membros não podem efetuar ensaios destrutivos para estabelecer se o veículo é conforme com os requisitos estabelecidos no n.º 1 e devem utilizar todas as informações pertinentes prestadas pelo requerente para esse efeito.
4. Um certificado de homologação UE de veículos individuais deve estar conforme com o modelo constante do anexo VI. Os certificados de homologação UE de veículos individuais devem ser numerados em conformidade com o anexo VII.
5. Os Estados-Membros devem autorizar a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos com um certificado de homologação UE de veículos individuais válido.

Artigo 43.º

Homologações nacionais de veículos individuais

1. Os Estados-Membros podem decidir isentar um determinado veículo, quer seja único, quer não, do cumprimento de uma ou mais das disposições do presente regulamento ou dos requisitos substantivos estabelecidos nos atos regulamentares enumerados no anexo IV, desde que esses Estados-Membros imponham requisitos alternativos pertinentes.
2. Um pedido de homologação nacional de veículos individuais deve ser apresentado pelo fabricante, pelo proprietário do veículo ou por um representante deste último, desde que esse representante esteja estabelecido na União.
3. Os Estados-Membros não podem efetuar ensaios destrutivos para estabelecer se o veículo é conforme com os requisitos alternativos estabelecidos no n.º 1 e devem utilizar todas as informações pertinentes prestadas pelo requerente para esse efeito.
4. Para efeitos de homologação nacional de veículos individuais, a entidade homologadora deve aceitar os sistemas, componentes ou unidades técnicas homologados em conformidade com os atos regulamentares enumerados no anexo IV.
5. Um Estado-Membro deve emitir, sem demora, um certificado de homologação nacional de veículos individuais, se o veículo estiver conforme com a descrição anexada ao pedido e cumprir os requisitos alternativos pertinentes.
6. O formato do certificado de homologação nacional de veículos individuais deve respeitar o modelo de certificado de homologação UE constante do anexo VI e conter

pelo menos as informações necessárias para requerer a matrícula em conformidade com a Diretiva 1999/37/CE do Conselho²⁸.

Um certificado de homologação nacional de veículos individuais deve conter o NIV do veículo em causa e apresentar no cabeçalho a menção «Certificado de homologação nacional de veículos individuais».

Artigo 44.º

Validade das homologações nacionais de veículos individuais

1. A validade de uma homologação nacional de veículos individuais é limitada ao território do Estado-Membro que a concedeu.
2. Mediante pedido de um requerente que pretender disponibilizar no mercado, matricular ou colocar em circulação noutro Estado-Membro um veículo com uma homologação nacional de veículos individuais, o Estado-Membro que concedeu a homologação deve emitir uma declaração sobre as disposições técnicas em relação às quais o veículo foi homologado.
3. Um Estado-Membro deve autorizar que um veículo ao qual outro Estado-Membro tenha concedido uma homologação nacional de veículos individuais em conformidade com o artigo 43.º seja disponibilizado no mercado, matriculado ou entre em circulação, salvo se esse Estado-Membro tiver motivos razoáveis para crer que os requisitos alternativos pertinentes em relação aos quais o veículo foi homologado não sejam equivalentes aos seus próprios.
4. As disposições do presente artigo podem ser aplicadas a modelos de veículos homologados em conformidade com o presente regulamento e que tenham sido modificados antes da sua primeira matrícula ou entrada em circulação.

Artigo 45.º

Disposições específicas

1. Os procedimentos previstos nos artigos 43.º e 44.º podem aplicar-se a um veículo determinado durante as fases sucessivas do seu acabamento, em conformidade com uma homologação em várias fases.
2. Os procedimentos previstos nos artigos 43.º e 44.º não podem nem substituir uma fase intermédia dentro da sequência normal de um procedimento de homologação em várias fases, nem ser aplicados para obtenção da homologação de um veículo na primeira fase.

²⁸

Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

CAPÍTULO X

DISPONIBILIZAÇÃO NO MERCADO, MATRÍCULA OU ENTRADA EM CIRCULAÇÃO

Artigo 46.º

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

1. Sem prejuízo dos artigos 49.º a 51.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação se acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido em conformidade com os artigos 34.º e 35.º.

Os veículos incompletos podem ser disponibilizados no mercado ou entrar em circulação, mas as autoridades nacionais responsáveis pela matrícula de veículos podem recusar a matrícula e a circulação rodoviária desses veículos.

2. Os veículos que beneficiem de uma isenção do requisito relativamente à obrigatoriedade de um certificado de conformidade podem também ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação, se cumprirem os requisitos técnicos aplicáveis do presente regulamento.
3. O número de veículos produzidos em pequenas séries disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação durante um só ano não pode ultrapassar os limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo XII.

Artigo 47.º

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

1. Os veículos em fim de série cuja homologação UE tenha caducado em conformidade com o artigo 33.º, n.º 2, alínea a), só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação, se o requisito estabelecido no n.º 4 e os prazos fixados nos n.ºs 2 e 4 forem cumpridos.

O primeiro parágrafo só é aplicável aos veículos que já se encontravam no território da União e ainda não tinham sido disponibilizados no mercado e não tinham sido matriculados nem entrado em circulação antes de a sua homologação UE ter caducado.

2. O n.º 1 é aplicável a veículos completos, durante um período de 12 meses a contar da data em que a homologação UE tiver caducado e, no caso de veículos completados, durante um período de 18 meses a contar da mesma data.
3. Um fabricante que pretenda disponibilizar no mercado, matricular ou pôr em circulação veículos em fim de série em conformidade com o n.º 1 deve apresentar um pedido para o efeito à autoridade nacional do Estado-Membro que concedeu a homologação UE. O pedido deve especificar as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos de homologação e deve incluir o NIV dos veículos em causa.

A autoridade nacional em causa deve decidir, no prazo de três meses a contar da data de receção do pedido, se autoriza a colocação no mercado, a matrícula e a entrada em

circulação desses veículos no território do Estado-Membro em causa e determinar o número de veículos aos quais pode ser concedida uma autorização.

4. Apenas podem ser disponibilizados no mercado, ser matriculados ou entrar em circulação os veículos em fim de série com um certificado de conformidade válido, que tenha permanecido válido durante pelo menos três meses após a sua data de emissão, mas cuja homologação tenha caducado em conformidade com o artigo 33.º, n.º 2, alínea a).
5. O certificado de conformidade dos veículos disponibilizados no mercado, matriculados ou que entraram em circulação em conformidade com o presente artigo devem incluir uma indicação especial de que esses veículos são veículos em fim de série, bem como a data até à qual esses veículos podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação na União.
6. Os Estados-Membros devem conservar registos do NIV dos veículos cuja disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação autorizaram em conformidade com o presente artigo.

Artigo 48.º

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

1. Os componentes ou as unidades técnicas, incluindo os destinados ao mercado pós-venda, só podem ser disponibilizados no mercado ou entrar em circulação se cumprirem os requisitos dos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo IV e estiverem marcados em conformidade com o artigo 36.º.
2. O n.º 1 não se aplica a componentes ou unidades técnicas especificamente construídos ou concebidos para novos veículos não abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
3. Os Estados-Membros podem autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas que beneficiem de uma isenção ao abrigo do artigo 37.º ou que se destinem a ser utilizados em veículos abrangidos por homologações concedidas ao abrigo dos artigos 39.º, 40.º, 42.º e 43.º, relativas ao componente ou unidade técnica em questão.
4. Os Estados-Membros podem também autorizar a disponibilização no mercado ou entrada em circulação de componentes ou unidades técnicas a utilizar em veículos que não requeriam homologação ao abrigo do presente regulamento ou da Diretiva 2007/46/CE no momento em que esses veículos foram disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação.

CAPÍTULO XI CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

Artigo 49.º

Procedimento a adotar para veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que apresentam um risco grave a nível nacional

1. As autoridades de fiscalização do mercado de um Estado-Membro que tiverem agido em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e com o artigo 8.º do presente regulamento ou tiverem motivos suficientes para crer que um

veículo, sistema, componente ou unidade técnica abrangidos pelo presente regulamento apresentam um risco grave para a saúde ou segurança das pessoas ou para outros aspetos da proteção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento devem informar, sem demora, destas conclusões a entidade homologadora que concedeu a homologação.

2. A entidade homologadora referida no n.º 1 deve proceder a uma avaliação do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa que abranja todos os requisitos do presente regulamento. Os operadores económicos pertinentes devem cooperar plenamente com as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado.

Se, no decurso dessa avaliação, a entidade homologadora que concedeu a homologação constatar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica não cumpre os requisitos previstos no presente regulamento, deve exigir imediatamente ao operador económico pertinente que tome todas as medidas corretivas adequadas para assegurar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica é tornado conforme com aqueles requisitos, ou toma medidas restritivas para retirar o veículo, sistema, componente ou unidade técnica do mercado ou para o recolher num prazo razoável, dependendo da natureza do risco.

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

3. A entidade homologadora pertinente deve informar a Comissão e os outros Estados-Membros dos resultados da avaliação referida no n.º 1 e das medidas exigidas ao operador económico.
4. O operador económico deve, em conformidade com as obrigações referidas nos artigos 11.º a 19.º, garantir que são tomadas todas as medidas corretivas adequadas relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes que tenha colocado no mercado, matriculado ou posto em circulação na União.
5. Se o operador económico não adotar as medidas corretivas adequadas no prazo referido no segundo parágrafo do n.º 2, as autoridades nacionais devem tomar todas as medidas restritivas provisórias adequadas para proibir ou restringir a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes no seu território nacional, ou para os retirar desse mercado ou para os recolher.

Artigo 50.º

Procedimentos de notificação e objeção relativos a medidas restritivas tomadas a nível nacional

1. As autoridades nacionais devem informar de imediato a Comissão e os demais Estados-Membros das medidas restritivas tomadas em conformidade com o artigo 49.º, n.ºs 1 e 5.

As informações transmitidas devem conter todos os pormenores disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica não conformes, da sua origem, da natureza da alegada não-conformidade e do risco conexo, da natureza e duração das medidas restritivas nacionais tomadas, bem como dos argumentos apresentados pelo operador económico pertinente.

2. A entidade homologadora referida no artigo 49.º, n.º 1, deve indicar se a não-conformidade se deve a uma das seguintes razões:
 - (a) Incumprimento pelo veículo, sistema, componente ou pela unidade técnica dos requisitos relacionados com a saúde ou a segurança das pessoas, a proteção do ambiente ou com outros aspetos da proteção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento;
 - (b) Insuficiências nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo IV.
3. Os Estados-Membros, com exceção do Estado-Membro que desencadeou o procedimento, devem, no prazo de um mês a contar da receção das informações referidas no n.º 1, informar a Comissão e os demais Estados-Membros de quaisquer medidas restritivas adotadas e de quaisquer dados complementares de que disponham relativamente à não-conformidade do veículo, sistema, componente ou da unidade técnica em causa e, em caso de desacordo com a medida nacional notificada, das suas objeções.
4. Se, no prazo de um mês a contar da receção das informações referidas no n.º 1, não tiver sido levantada qualquer objeção pela Comissão, nem por qualquer Estado-Membro relativamente a uma medida restritiva tomada por um Estado-Membro, essa medida deve ser avaliada pela Comissão em conformidade com o artigo 51.º.
5. Se, no prazo de um mês a contar da receção das informações referidas no n.º 1, não tiver sido levantada qualquer objeção por qualquer outro Estado-Membro ou pela Comissão relativamente à medida restritiva tomada por um Estado-Membro, considera-se que a medida é justificada. Os demais Estados-Membros devem assegurar que são tomadas medidas restritivas semelhantes em relação ao veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão.

Artigo 51.º

Procedimento de salvaguarda da União

1. Se, durante o procedimento previsto no artigo 50.º, n.ºs 3 e 4, tiverem sido levantadas objeções à medida restritiva tomada por um Estado-Membro, ou se a Comissão tiver considerado que uma medida nacional é contrária à legislação da União, a Comissão deve, de imediato, avaliar a medida nacional, após consultar os Estados-Membros e o ou os operadores económicos pertinentes. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão adota uma decisão sobre a justificação, ou não, da medida nacional. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Os Estados-Membros são os destinatários dessa decisão, a qual é imediatamente comunicada pela Comissão aos operadores económicos pertinentes. Os Estados-Membros devem aplicar a decisão da Comissão sem demora e informar a Comissão em conformidade.
2. Se a Comissão considerar que a medida nacional se justifica, todos os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica não conforme é retirado dos respetivos mercados, informando a Comissão desse facto. Se a Comissão considerar que a medida nacional não se justifica, o Estado-Membro em causa deve revogá-la ou adaptá-la, de acordo com a decisão referida no n.º 1.

3. Se se considerar que a medida nacional se justifica e for atribuída a insuficiências nos atos regulamentares referidos no anexo IV, a Comissão deve propor as seguintes medidas adequadas:
 - (a) Caso se trate de atos regulamentares, a Comissão deve propor as alterações necessárias ao ato em questão;
 - (b) Caso se trate de regulamentos da UNECE, a Comissão deve apresentar os necessários projetos de alteração aos regulamentos da UNECE pertinentes, em conformidade com as disposições do anexo III da Decisão 97/836/CE do Conselho.

Artigo 52.º

*Veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas conformes
que apresentam um risco grave para a segurança ou que podem prejudicar gravemente a
saúde e o ambiente*

1. Se, após a avaliação prevista no artigo 49.º, n.º 1, um Estado-Membro apurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, embora conformes com os requisitos aplicáveis ou devidamente marcados, apresentam um risco grave para a segurança ou podem prejudicar gravemente o ambiente ou a saúde pública, deve exigir ao operador económico pertinente que tome todas as medidas corretivas adequadas para garantir que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão, quando colocado no mercado, matriculado ou posto em circulação, já não apresenta esse risco, ou deve tomar medidas restritivas para o retirar ou recolher do mercado num prazo razoável e proporcional à natureza do risco.

O Estado-Membro pode recusar-se a matricular esses veículos até que o operador económico tenha tomado todas as medidas corretivas adequadas.
2. O operador económico deve assegurar que são tomadas as medidas corretivas adequadas relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas referidos no n.º 1.
3. O Estado-Membro deve, no prazo de um mês após o pedido referido no n.º 1, facultar à Comissão e aos demais Estados-Membros todas as informações disponíveis, em especial os dados necessários à identificação do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, da origem e da cadeia de abastecimento do veículo, sistema, componente ou unidade técnica, da natureza do risco conexo, bem como da natureza e duração das medidas restritivas nacionais tomadas.
4. A Comissão deve consultar, de imediato, os Estados-Membros e os operadores económicos pertinentes e, em particular, a entidade homologadora que concedeu a homologação e avaliar a medida nacional tomada. Com base nessa avaliação, a Comissão decide sobre a justificação, ou não, da medida nacional referida no n.º 1 e, se necessário, propõe medidas adequadas. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.
5. Os Estados-Membros são os destinatários dessa decisão, a qual é imediatamente comunicada pela Comissão ao operador ou operadores económicos pertinentes.

Artigo 53.º

Disposições gerais aplicáveis a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes

1. Se os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentem uma marca de homologação não estiverem conformes com o modelo ou o tipo homologado, ou não estiverem conformes com o presente regulamento, ou tiverem sido homologados com base em dados incorretos, as entidades homologadoras, as autoridades de fiscalização do mercado ou a Comissão podem tomar as medidas restritivas necessárias, em conformidade com o artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, para proibir ou restringir a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes, ou para os retirar desse mercado ou para os recolher, incluindo a revogação da homologação pela entidade homologadora que concedeu a homologação UE, até que o operador económico pertinente tenha tomado todas as medidas corretivas adequadas para garantir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas estão conformes.
2. Para efeitos do disposto no n.º 1, considera-se que não há conformidade com o modelo ou o tipo homologado se forem encontradas discrepâncias em relação aos dados contidos no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação.

Artigo 54.º

Procedimentos de notificação e de objeção aplicáveis a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes

1. Caso uma entidade homologadora ou autoridade de fiscalização do mercado considere que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não estão conformes com o presente regulamento ou que a homologação foi concedida com base em dados incorretos, ou que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentam uma marca de homologação não estão conformes com o modelo ou tipo homologado, tomará todas as medidas restritivas adequadas em conformidade com o artigo 53.º, n.º 1.
2. A entidade homologadora ou autoridade de fiscalização do mercado ou a Comissão devem igualmente solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em produção continuam a estar em conformidade com o modelo ou tipo homologado ou, se for caso disso, exigir que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas já colocados no mercado sejam tornados conformes.
3. No caso da homologação de um veículo completo em que a não-conformidade do veículo se deva a um sistema, componente ou unidade técnica, o pedido referido no n.º 2 deve também ser transmitido à entidade homologadora que concedeu a homologação UE desse sistema, componente ou unidade técnica.
4. No caso de uma homologação em várias fases em que a não-conformidade de um veículo completado se deva exclusivamente a um sistema, componente ou unidade técnica que faz parte do veículo incompleto ou ao próprio veículo incompleto, o pedido referido no n.º 2 deve também ser transmitido à entidade homologadora que concedeu a homologação UE do sistema, componente, unidade técnica ou veículo incompleto.

5. Após receção do pedido referido nos n.ºs 1 a 4, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve proceder a uma avaliação dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em causa que abranja todos os requisitos do presente regulamento. A entidade homologadora deve também verificar os dados com base nos quais a homologação foi concedida. Os operadores económicos pertinentes devem cooperar plenamente com a entidade homologadora.
6. Se a não-conformidade for constatada pela entidade homologadora que concedeu a homologação UE a um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, essa entidade homologadora exige imediatamente ao operador económico pertinente que tome todas as medidas corretivas adequadas para assegurar que o veículo, sistema, componente ou unidade técnica é tornado conforme, e, quando necessário, toma, o mais rapidamente possível, as medidas referidas no artigo 53.º, n.º 1, o mais tardar no prazo de um mês a contar da data do pedido.
7. As autoridades nacionais que tomem medidas restritivas em conformidade com o artigo 53.º, n.º 1, devem imediatamente informar do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.
8. Se, no prazo de um mês a contar da notificação das medidas restritivas tomadas por uma entidade homologadora ou por uma autoridade de fiscalização do mercado em conformidade com o artigo 53.º, n.º 1, for suscitada uma objeção por outro Estado-Membro a respeito da medida restritiva notificada, ou se a Comissão constatar uma não-conformidade nos termos do artigo 9.º, n.º 5, a Comissão consulta sem demora os Estados-Membros e o(s) operador(es) económico(s) pertinente(s) — e, em especial, a entidade homologadora que concedeu a homologação — e avalia a medida nacional tomada. Com base nessa avaliação, a Comissão pode decidir tomar as medidas restritivas necessárias previstas no artigo 53.º, n.º 1, por meio de atos de execução. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Os Estados-Membros são os destinatários dessa decisão, a qual é imediatamente comunicada pela Comissão aos operadores económicos pertinentes. Os Estados-Membros devem aplicar a decisão da Comissão sem demora e informar a Comissão em conformidade.
9. Se, no prazo de um mês a contar da notificação das medidas restritivas previstas no artigo 53.º, n.º 1, não tiver sido suscitada qualquer objeção por nenhum outro Estado-Membro ou pela Comissão relativamente a uma medida restritiva tomada por um Estado-Membro, essa medida é considerada justificada. Os demais Estados-Membros devem assegurar que são tomadas medidas restritivas semelhantes em relação ao veículo, sistema, componente ou unidade técnica em questão.

Artigo 55.º

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

1. As peças ou o equipamento que sejam suscetíveis de constituir um risco grave para o correto funcionamento dos sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental não podem ser colocados no mercado ou entrar em circulação e devem ser proibidos, salvo se tiverem sido autorizados por uma entidade homologadora em conformidade com o artigo 56.º, n.ºs 1 e 4.

2. A Comissão fica habilitada a adotar, nos termos do artigo 88.º, atos delegados para estabelecer os requisitos que as peças e os equipamentos referidos no n.º 1 devem cumprir.

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

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo XIII a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar, atualizando a lista de peças ou equipamentos com base em informações respeitantes aos seguintes aspetos:

- (a) A gravidade do risco para a segurança ou para o desempenho ambiental dos veículos equipados com as peças ou equipamentos em causa;
- (b) O potencial impacto nos consumidores e nos fabricantes no mercado pós-venda de uma eventual autorização de peças ou equipamentos ao abrigo do artigo 56.º, n.º 1.

4. O n.º 1 não se aplica às peças ou equipamentos de origem, nem às peças ou equipamentos pertencentes a um sistema que tenha sido homologado em conformidade com os atos regulamentares enumerados no anexo IV, salvo se a homologação disser respeito a aspetos que não o risco grave referido no n.º 1.

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

5. O n.º 1 não se aplica às peças ou equipamentos produzidos exclusivamente para veículos de competição. As peças ou equipamentos enumerados no anexo XIII que forem utilizados tanto na competição como em estrada não devem ser disponibilizados para veículos que circulem em estradas públicas, a menos que cumpram os requisitos estabelecidos nos atos delegados referidos no n.º 2 e tenham sido autorizados pela Comissão por meio de atos de execução. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Artigo 56.º

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

1. Um fabricante de peças ou equipamentos pode requerer a autorização referida no artigo 55.º, n.º 1, apresentando à entidade homologadora um pedido acompanhado de um relatório de ensaio, elaborado por um serviço técnico designado, que certifique que as peças ou equipamentos para os quais é solicitada autorização cumprem os requisitos referidos no artigo 55.º, n.º 2. O fabricante só pode apresentar um pedido por cada tipo de peça ou equipamento e só a uma entidade homologadora.
2. O pedido de autorização deve incluir elementos pormenorizados sobre o fabricante das peças ou dos equipamentos, o tipo, a identificação e os números das peças ou

equipamentos, o nome do fabricante do veículo, o modelo do veículo e, se for caso disso, o ano de fabrico ou quaisquer outras informações que permitam identificar o veículo no qual se destinam a ser montados as peças ou os equipamentos.

A entidade homologadora deve autorizar a colocação no mercado e a entrada em circulação das peças ou dos equipamentos se considerar que, tendo em conta o relatório de ensaio referido no n.º 1 e outros elementos de prova, as peças ou equipamentos em causa cumprem os requisitos referidos no artigo 55.º, n.º 2.

A entidade homologadora deve emitir e entregar, sem demora, ao fabricante um certificado de autorização em conformidade com o modelo constante do apêndice 1 do anexo XI, numerado em conformidade com o ponto 2 do anexo XI.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo IX a fim de ter em conta e evolução técnica e regulamentar, atualizando o modelo e o sistema de numeração do certificado de autorização.

3. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que emitiu a autorização de quaisquer mudanças que afetem as condições em que a autorização foi emitida. A entidade homologadora decide se a autorização tem de ser reexaminada ou reemitida e se são necessários novos ensaios.

O fabricante deve garantir que as peças ou equipamentos são produzidos e continuam a ser produzidos nas condições em que a autorização foi emitida.

4. Antes de emitir qualquer autorização, a entidade homologadora deve verificar a existência de disposições e procedimentos que assegurem um controlo eficaz da conformidade da produção.

Se a entidade homologadora constatar que as condições de emissão da autorização deixaram de ser cumpridas, solicita ao fabricante que tome as medidas necessárias para garantir que as peças ou equipamentos sejam tornados conformes. Se necessário, revoga a autorização.

5. Mediante pedido de uma autoridade nacional de outro Estado-Membro, a entidade homologadora que tiver emitido a autorização deve enviar àquela autoridade, no prazo de um mês a contar da data de receção desse pedido, uma cópia do certificado de autorização emitido, juntamente com os seus anexos, através de um sistema comum de intercâmbio eletrónico seguro. A cópia pode também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

6. Uma entidade homologadora que discorde da autorização emitida por outro Estado-Membro deve levar ao conhecimento da Comissão os motivos da sua discordância. A Comissão toma as medidas adequadas para resolver o diferendo, nomeadamente, se for necessário, requerendo a revogação da autorização, após consulta das entidades homologadoras pertinentes. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

7. Até à elaboração da lista referida no artigo 55.º, n.º 3, os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais relativas às peças ou equipamentos suscetíveis de afetar o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

Artigo 57.º

Disposições gerais aplicáveis à recolha de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Um fabricante a quem tenha sido concedida uma homologação de veículo completo e que seja obrigado a recolher veículos em conformidade com os artigos 12.º, n.º 1, 15.º, n.º 1, 17.º, n.º 2, 49.º, n.º 6, 51.º, n.º 4, 52.º, n.º 1, e 53.º, n.º 1, do presente regulamento, ou com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, deve informar do facto, sem demora, a entidade homologadora que concedeu a homologação de veículo completo.
2. Um fabricante de sistemas, componentes ou unidades técnicas a quem tenha sido concedida uma homologação UE e que seja obrigado a recolher sistemas, componentes ou unidades técnicas em conformidade com os artigos 12.º, n.º 1, 15.º, n.º 1, 17.º, n.º 2, 49.º, n.ºs 1 e 6, 51.º, n.º 4, 52.º, n.º 1, e 53.º, n.º 1, do presente regulamento, ou com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, deve informar do facto, sem demora, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.
3. O fabricante deve propor à entidade homologadora que concedeu a homologação um conjunto de medidas adequadas para tornar conformes os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas e, se for caso disso, neutralizar o risco grave referido no artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

A entidade homologadora deve proceder a uma avaliação para verificar se as medidas propostas são suficientes e deve comunicar atempadamente as medidas que tiver tomado às entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e à Comissão.

Artigo 58.º

Disposições específicas aplicáveis à recolha de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas

1. Se uma entidade homologadora ou a Comissão considerarem que as medidas referidas no artigo 57.º, n.º 3, são insuficientes ou não são aplicadas com a rapidez suficiente, devem sem demora notificar as suas preocupações à entidade homologadora que concedeu a homologação UE e à Comissão.

A entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve solicitar ao fabricante que tome medidas corretivas para resolver os problemas notificados. Se o fabricante não propuser nem aplicar medidas corretivas eficazes, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar todas as medidas restritivas requeridas, incluindo a revogação da homologação UE e a recolha obrigatória, e informar as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão sobre as medidas restritivas tomadas. No caso de revogação da homologação UE, a entidade homologadora deve, sem demora, informar o fabricante da revogação, por carta registada ou meio eletrónico equivalente.
2. Se uma entidade homologadora considerar que as medidas restritivas tomadas pela entidade homologadora que concedeu a homologação UE em conformidade com o artigo 58.º, n.º 1, não são suficientes ou suficientemente atempadas, deve do facto informar a Comissão e pode tomar as medidas restritivas adequadas para proibir ou restringir a disponibilização no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes no seu mercado nacional, ou para os retirar desse mercado ou para os recolher.

3. A Comissão procede a consultas adequadas com as partes envolvidas e decide se as medidas restritivas tomadas pela entidade homologadora que concedeu a homologação UE são suficientes e suficientemente atempadas e, se necessário, propõe medidas adequadas para assegurar que a conformidade é restaurada e/ou que os riscos graves referidos no artigo 57.º, n.º 3, são efetivamente neutralizados. Essa decisão deve abordar igualmente a adequação das medidas restritivas adotadas pelas entidades homologadoras que consideraram as medidas tomadas pela entidade homologadora que concedeu a homologação UE como insuficientes ou não suficientemente atempadas. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Os Estados-Membros em causa são os destinatários dessa decisão, a qual é imediatamente comunicada pela Comissão aos operadores económicos pertinentes.

4. Os Estados-Membros devem aplicar a decisão da Comissão sem demora e informar a Comissão em conformidade.
5. Se, no prazo de um mês a contar da receção da notificação respeitante às medidas aprovadas referidas no artigo 57.º, n.º 3, não tiver sido levantada qualquer objeção a essas medidas por qualquer outro Estado-Membro ou pela Comissão, relativamente à medida restritiva tomada por um Estado-Membro, considera-se que essas medidas são justificadas. Os demais Estados-Membros devem assegurar que essas medidas se aplicam aos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas em causa que foram disponibilizados no mercado, matriculados ou entraram em circulação nos seus territórios.

Artigo 59.º

Direito dos operadores económicos a serem ouvidos, notificação das decisões e vias de recurso disponíveis

1. Exceto nos casos em que seja necessária uma ação imediata por motivos de risco grave para a saúde humana, a segurança e o ambiente, deve ser dada ao operador económico em causa a oportunidade de apresentar as suas observações à autoridade nacional dentro de um prazo adequado antes da adoção, pelas autoridades nacionais dos Estados-Membros, de qualquer medida nos termos dos artigos 49.º a 58.º.

Caso tenham sido adotadas medidas sem que o operador económico tenha sido ouvido, este tem a oportunidade de apresentar as suas observações logo que possível e a autoridade nacional deve reapreciar a medida sem demora.

2. Qualquer medida adotada pelas autoridades nacionais deve indicar os fundamentos exatos em que se baseia.

Se a medida for dirigida a um operador económico específico, deve ser notificada sem demora ao operador económico em causa, o qual será simultaneamente informado das vias de recurso abertas pela legislação do Estado-Membro em causa e dos prazos nos quais estes recursos podem ser interpostos.

Se a medida tiver um alcance geral, é adequadamente publicada no jornal oficial nacional ou num instrumento equivalente.

3. Qualquer medida adotada pelas autoridades nacionais é imediatamente revogada ou alterada assim o que o operador económico demonstre que tomou medidas corretivas eficazes.

CAPÍTULO XII

REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL

Artigo 60.º

Regulamentos da UNECE exigidos para a homologação UE

1. Os regulamentos da UNECE, ou as suas alterações, que a União tenha votado favoravelmente ou aplique e que estejam enumerados no anexo IV fazem parte dos requisitos para a homologação UE de um veículo.
2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com os regulamentos da UNECE referidos no n.º 1 e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação concedidas ao abrigo do presente regulamento e dos atos regulamentares adotados por força do presente regulamento.
3. Se a União votar a favor de um regulamento da UNECE, ou de alterações a esse regulamento, para efeitos da homologação de veículo completo, a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 88.º, a fim de tornar obrigatório o regulamento da UNECE, ou as respetivas alterações, ou alterar o presente regulamento, consoante o caso.

Esse ato delegado deve especificar as datas de aplicação obrigatória do regulamento da UNECE ou das respetivas alterações e, se for caso disso, incluir disposições transitórias.

Artigo 61.º

Equivalência dos regulamentos da UNECE para efeitos de homologação UE

1. Os regulamentos da UNECE enumerados na parte II do anexo IV são reconhecidos como equivalentes aos atos regulamentares correspondentes, desde que tenham o mesmo âmbito de aplicação e objeto.
2. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com os regulamentos da UNECE referidos no n.º 1 e, se for caso disso, as marcas de homologação correspondentes, em vez das homologações e das marcas de homologação correspondentes que tiverem sido concedidas em conformidade com o presente regulamento e com os atos regulamentares adotados por força do presente regulamento.

Artigo 62.º

Equivalência a outra regulamentação

O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, pode reconhecer a equivalência entre as condições ou disposições relativas à homologação UE de sistemas, componentes e unidades técnicas estabelecidas pelo presente regulamento e as condições ou disposições estabelecidas por regulamentação internacional ou de países terceiros no âmbito de acordos multilaterais ou bilaterais entre a União e países terceiros.

CAPÍTULO XIII

PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS

Artigo 63.º

Informações destinadas aos utilizadores

1. O fabricante não pode prestar quaisquer informações técnicas relacionadas com os dados respeitantes ao modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica previstos no presente regulamento, ou nos atos delegados ou de execução adotados ao abrigo do presente regulamento que divirjam dos dados respeitantes ao modelo ou tipo homologados pela entidade homologadora.
2. O fabricante deve pôr à disposição dos utilizadores todas as informações pertinentes e as instruções necessárias, descrevendo quaisquer condições especiais ou restrições à utilização de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.
3. As informações referidas no n.º 2 devem ser prestadas na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro em cujo mercado o veículo, sistema, componente ou unidade técnica vai ser colocado, matriculado ou entrar em circulação. Devem constar do manual do utilizador depois de aceites pela entidade homologadora.

Artigo 64.º

Informações destinadas aos fabricantes

1. O fabricante do veículo deve disponibilizar aos fabricantes de sistemas, componentes ou unidades técnicas todos os dados necessários para a homologação UE de sistemas, componentes ou unidades técnicas, ou para obter a autorização referida no artigo 55.º, n.º 1.

O fabricante do veículo pode impor aos fabricantes de sistemas, componentes e unidades técnicas um acordo vinculativo destinado a proteger a confidencialidade de quaisquer informações que não sejam do domínio público, nomeadamente as relacionadas com direitos de propriedade intelectual.
2. O fabricante de sistemas, componentes ou unidades técnicas deve prestar ao fabricante do veículo todas as informações pormenorizadas sobre as restrições que se aplicam aos seus modelos homologados e que constam do artigo 27.º, n.º 3, ou são impostas por um dos atos regulamentares enumerados no anexo IV.

CAPÍTULO XIV

ACESSO A INFORMAÇÕES RELATIVAS À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO

Artigo 65.º

Obrigações dos fabricantes de prestar informações relativas à reparação e manutenção de veículos

1. Os fabricantes devem proporcionar aos operadores independentes acesso ilimitado e normalizado à informação dos sistemas OBD dos veículos, aos equipamentos de diagnóstico e outros, aos instrumentos, incluindo o *software* adequado, e às informações sobre a reparação e a manutenção dos veículos.

Os fabricantes devem proporcionar um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir que as oficinas de reparação independentes realizem operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança do veículo.

2. Até que a Comissão adote a norma pertinente através do trabalho do Comité Europeu de Normalização (CEN) ou de organismos de normalização comparáveis, as informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos devem ser apresentadas de forma facilmente acessível e suscetível de ser tratada pelos operadores independentes mediante um esforço razoável.

As informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos devem ser disponibilizadas nos sítios Web dos fabricantes num formato normalizado ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, noutro formato adequado. Em particular, este acesso deve ser facultado de modo não discriminatório, em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a concessionários e oficinas de reparação autorizados.

3. A Comissão estabelece e atualiza as especificações técnicas adequadas referentes ao modo como as informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos devem ser fornecidas. A Comissão tem em conta as atuais tecnologias da informação, a evolução previsível das tecnologias automóveis, as normas ISO existentes e a possibilidade do estabelecimento de uma norma ISO a nível mundial.
4. O anexo XVIII contém os pormenores dos requisitos em matéria de acesso às informações sobre a reparação e manutenção dos veículos, em especial as especificações técnicas sobre o modo como essas informações devem ser proporcionadas.
5. Os fabricantes devem igualmente pôr à disposição dos operadores independentes, bem como dos concessionários e oficinas de reparação autorizados, documentação em matéria de formação.
6. O fabricante deve assegurar que as informações sobre a reparação e manutenção dos veículos estão permanentemente disponíveis, salvo na medida do necessário para efeitos de manutenção do sistema de informação.

O fabricante deve disponibilizar no seus sítios Web as alterações e os aditamentos subsequentes às informações sobre a reparação e manutenção dos veículos, em simultâneo com a sua comunicação às oficinas de reparação autorizadas.

7. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer as informações adequadas relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio.
8. Para efeitos de conceção, fabrico e reparação de equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos, os fabricantes devem prestar as informações pertinentes relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante, instalador ou oficina de reparação interessados no setor do equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos.
9. As oficinas de reparação independentes devem ter acesso gratuito aos registos de reparação e manutenção de um veículo conservados numa base de dados central do fabricante do veículo ou numa base de dados em seu nome.

As oficinas de reparação independentes devem poder inserir na base de dados relevante informações sobre os trabalhos de reparação e manutenção que tiverem executado.

10. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem e complementem o anexo XVIII, a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar ou evitar a utilização abusiva, atualizando os requisitos em matéria de acesso às informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos e adotando e integrando as normas referidas nos n.ºs 2 e 3.

Artigo 66.º

Obrigações em caso de vários titulares de uma homologação

1. O fabricante responsável pela respetiva homologação de um sistema, componente ou unidade técnica ou por uma determinada fase de um veículo é responsável, no caso de homologação mista, de homologação multifaseada ou de homologação em várias fases, por comunicar, tanto ao fabricante final como aos operadores independentes, as informações relativas à reparação e manutenção respeitantes ao sistema, componente ou unidade técnica específicos ou respeitantes a uma dada fase.
2. O fabricante final é responsável por prestar aos operadores independentes as informações que digam respeito ao veículo completo.

Artigo 67.º

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

1. O fabricante pode cobrar taxas razoáveis e proporcionadas pelo acesso a informações relativas à reparação e manutenção dos veículos que não as constantes dos registos referidos no artigo 65.º, n.º 8. Essas taxas não podem desencorajar o acesso a essas informações ao não terem em conta em que medida o operador independente as utiliza.
2. O fabricante deve disponibilizar as informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, incluindo serviços transacionais como a reprogramação ou a prestação de assistência técnica, numa base horária, diária, mensal e anual, prevendo comissões variáveis em função dos períodos de tempo durante os quais é concedido o acesso a essas informações.

Para além do acesso baseado na duração, os fabricantes podem propor um acesso baseado em transações, em que os pagamentos são cobrados por transação e não por período durante o qual é concedido o acesso.

Se ambos os sistemas de acesso forem oferecidos pelo fabricante, as oficinas de reparação independentes podem escolher um sistema de acesso, baseado no tempo ou na transação.

Artigo 68.º

Prova de cumprimento das obrigações em matéria de informações relativas à reparação e manutenção

1. Ao requerer uma homologação UE ou uma homologação nacional, o fabricante deve fornecer à entidade homologadora prova do cumprimento dos artigos 65.º a 70.º, no prazo de seis meses a contar da data da respetiva homologação.

2. Se a prova do cumprimento não for fornecida no prazo referido no n.º 1, a entidade homologadora toma medidas adequadas em conformidade com o artigo 69.º.

Artigo 69.º

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

1. Uma entidade homologadora pode, em qualquer momento, por sua própria iniciativa, com base numa queixa ou numa avaliação por um serviço técnico, verificar o cumprimento, por um fabricante, do disposto nos artigos 65.º a 70.º e dos termos do certificado de acesso às informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos estabelecidos no apêndice 1 do anexo XVIII.
2. Quando uma entidade homologadora detetar que o fabricante não cumpriu as suas obrigações no que respeita ao acesso às informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos, a entidade homologadora que concedeu a homologação pertinente deve adotar as medidas necessárias para corrigir a situação.
Essas medidas podem incluir a revogação ou suspensão da homologação, sanções pecuniárias ou outras medidas adotadas em conformidade com o artigo 89.º.
3. Se um operador independente ou uma associação profissional que represente operadores independentes apresentar uma queixa à entidade homologadora sobre o incumprimento dos artigos 65.º a 70.º por parte do fabricante, a entidade homologadora deve realizar uma auditoria para verificar o cumprimento pelo fabricante.
4. Para a realização da auditoria, a entidade homologadora pode solicitar a um serviço técnico ou a qualquer outro perito independente que proceda a uma avaliação para verificar se foram cumpridas as obrigações em matéria de acesso às informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos.

Artigo 70.º

Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos

1. O Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos, criado em conformidade com o artigo 13.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 692/2008, deve realizar as suas atividades em conformidade com o disposto no anexo XVIII.
2. O Fórum referido no n.º 1 deve aconselhar a Comissão sobre medidas para prevenir a utilização abusiva das informações relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos.

CAPÍTULO XV

AVALIAÇÃO, DESIGNAÇÃO, NOTIFICAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS

Artigo 71.º

Entidade homologadora responsável pelos serviços técnicos

1. A entidade homologadora designada pelo Estado-Membro em conformidade com o artigo 7.º, n.º 3, a seguir referida como «entidade homologadora», é responsável pela

avaliação, a designação, a notificação e a monitorização dos serviços técnicos, incluindo, se for caso disso, os subcontratantes ou filiais desses serviços técnicos.

2. A entidade homologadora deve estar estabelecida e organizada e funcionar de modo a garantir a objetividade e a imparcialidade e a evitar quaisquer conflitos de interesses com os serviços técnicos.
3. A entidade homologadora deve estar organizada de modo a que a notificação de um serviço técnico seja feita por pessoal diferente daquele que realizou a avaliação do mesmo serviço técnico.
4. A entidade homologadora não deve desempenhar quaisquer das atividades desempenhadas pelos serviços técnicos nem deve prestar serviços de consultoria numa base comercial ou concorrencial.
5. A entidade homologadora deve garantir a confidencialidade das informações que obtém.
6. A entidade homologadora deve dispor de pessoal competente em número suficiente para poder desempenhar corretamente as funções previstas no presente regulamento.
7. Os Estados-Membros fornecem à Comissão e aos outros Estados-Membros informações sobre os respetivos procedimentos de avaliação, designação e notificação dos serviços técnicos e para a monitorização dos serviços técnicos, e sobre quaisquer alterações nessa matéria.
8. A entidade homologadora é objeto de uma avaliação pelos pares por parte de duas entidades homologadoras de outros Estados-Membros, de dois em dois anos.

Os Estados-Membros devem elaborar o plano anual da avaliação pelos pares, garantindo uma rotação adequada das entidades homologadoras avaliadoras e avaliadas, e apresentá-lo à Comissão.

Essa avaliação pelos pares deve incluir uma visita no local a um serviço técnico, sob a responsabilidade da entidade avaliada. A Comissão pode participar na avaliação e decidir sobre a sua participação com base numa análise da avaliação dos riscos.
9. O resultado da avaliação pelos pares é comunicado a todos os Estados-Membros e à Comissão, devendo ser disponibilizado ao público um resumo do mesmo. Deve ser igualmente debatido pelo Fórum instituído pelo artigo 10.º com base numa avaliação deste resultado efetuada pela Comissão, devendo ser emitidas recomendações.
10. Os Estados-Membros informam a Comissão e os outros Estados-Membros sobre a forma como deram seguimento às recomendações constantes do relatório da avaliação pelos pares.

Artigo 72.º

Designação dos serviços técnicos

1. As entidades homologadoras devem designar serviços técnicos para uma ou mais das seguintes categorias de atividades, em função do seu domínio de competência:
 - (a) Categoria A: ensaios referidos no presente regulamento e nos atos enumerados no anexo IV que esses serviços técnicos efetuarem nas suas próprias instalações;

- (b) Categoria B: supervisão dos ensaios referidos no presente regulamento e nos atos enumerados no anexo IV, quando esses ensaios forem realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de um terceiro;
 - (c) Categoria C: avaliação e monitorização periódicas dos procedimentos do fabricante para controlar a conformidade da produção;
 - (d) Categoria D: supervisão ou realização de ensaios ou inspeções para a fiscalização da conformidade da produção.
- 2. Um Estado-Membro pode designar uma entidade homologadora para agir como serviço técnico para uma ou mais das categorias de atividades referidas no n.º 1. Se uma entidade homologadora for designada como serviço técnico e for financiada por um Estado-Membro, ou se estiver sujeita ao controlo de gestão e financeiro por esse Estado-Membro, aplicam-se os artigos 72.º a 85.º e os apêndices 1 e 2 do anexo V.
 - 3. Um serviço técnico deve estar constituído nos termos da legislação nacional de um Estado-Membro e ser dotado de personalidade jurídica, exceto no caso de um serviço técnico interno acreditado de um fabricante, tal como referido no artigo 76.º.
 - 4. Um serviço técnico deve fazer um seguro de responsabilidade civil que cubra as suas atividades, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional, ou que o próprio Estado-Membro seja diretamente responsável pelas avaliações de conformidade.
 - 5. Os serviços técnicos de um país terceiro, diferentes dos designados em conformidade com o artigo 76.º, só podem ser notificados para efeitos do disposto no artigo 78.º se um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa prever a possibilidade de designar esses serviços técnicos. Este facto não impede que um serviço técnico criado ao abrigo da legislação nacional de um Estado-Membro, em conformidade com o n.º 3, estabeleça filiais em países terceiros, desde que as filiais sejam diretamente geridas e controladas pelo serviço técnico designado.

Artigo 73.º

Independência dos serviços técnicos

- 1. Um serviço técnico, incluindo o seu pessoal, deve ser independente e executar as atividades para as quais foi designado com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico em que opera e deve estar isento de quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de avaliação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.
- 2. Um serviço técnico deve ser uma organização ou organismo terceiro, que não esteja envolvido no processo de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção do veículo, sistema, componente ou unidade técnica que avalie, submeta a ensaio ou inspecione.

Pode considerar-se que preenche os requisitos do primeiro parágrafo qualquer organização ou organismo que pertença a uma organização empresarial ou associação profissional representativa de empresas envolvidas na conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avalie, submeta a ensaio ou inspecione, desde que demonstre à entidade

homologadora com poderes de designação do Estado-Membro pertinente a sua independência e a ausência de quaisquer conflitos de interesse.

3. Um serviço técnico, os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as atividades para as quais foi designado não podem, de acordo com o artigo 72.º, n.º 1, conceber, fabricar, fornecer nem proceder à manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avaliam, nem representar partes envolvidas nessas atividades. Tal não impede a utilização desses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.
4. Um serviço técnico deve assegurar que as atividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afetam a confidencialidade, a objetividade ou a imparcialidade das categorias de atividades para que foi designado.
5. O pessoal de um serviço técnico está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtiver no cumprimento das suas funções ao abrigo do presente regulamento, exceto em relação à entidade homologadora ou sempre que tal seja imposto pela legislação nacional ou da União.

Artigo 74.º

Competência dos serviços técnicos

1. Um serviço técnico tem de ter capacidade para executar todas as atividades para cuja designação concorre, em conformidade com o artigo 72.º, n.º 1. Deve demonstrar à entidade homologadora que reúne todas as condições seguintes:
 - (a) O seu pessoal tem as habilitações apropriadas, os conhecimentos técnicos específicos, a formação profissional e experiência suficiente e adequada para desempenhar as atividades para as quais pretende ser designado;
 - (b) Possui as descrições dos procedimentos relevantes para o desempenho das atividades para as quais pretende ser designado, tendo em devida conta o grau de complexidade da tecnologia do veículo, sistema, componente ou unidade técnica em causa, bem como a natureza do processo de produção em massa ou em série; o serviço técnico deve demonstrar a transparência e a reprodutibilidade desses procedimentos;
 - (c) Tem os meios necessários para realizar as tarefas relacionadas com as categorias de atividades para as quais pretende ser designado e dispõe de acesso a todo o equipamento ou instalações necessários.
2. Um serviço técnico deve também demonstrar que possui habilitações apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e experiência comprovada para efetuar os ensaios e inspeções destinados a avaliar a conformidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas com o presente regulamento e com os atos regulamentares enumerados no anexo IV e com as normas enumeradas no apêndice 1 do anexo V.

Artigo 75.º

Filiais e subcontratação de serviços técnicos

1. Os serviços técnicos podem subcontratar, com o acordo da sua entidade homologadora com poderes de designação, algumas das categorias de atividades para

as quais foram designados em conformidade com o artigo 72.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial.

2. Se um serviço técnico subcontratar tarefas específicas das categorias de atividades para as quais foi designado ou recorrer a uma filial para realizar essas tarefas, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos constantes dos artigos 73.º e 74.º e informar desse facto a entidade homologadora.
3. Os serviços técnicos devem assumir plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratantes ou filiais, independentemente do seu local de estabelecimento.
4. Os serviços técnicos devem manter à disposição da entidade homologadora os documentos pertinentes relativos à avaliação das qualificações do subcontratante ou da filial e às tarefas por eles executadas.

Artigo 76.º

Serviços técnicos internos do fabricante

1. O serviço técnico interno de um fabricante pode ser designado para atividades da categoria A tal como referidas no artigo 72.º, n.º 1, alínea a), exclusivamente no que diz respeito aos atos regulamentares enumerados no anexo XV. Um serviço técnico interno deve constituir uma entidade separada e diferenciada da empresa do fabricante e não pode estar envolvido na conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que avalie.
2. Um serviço técnico interno deve cumprir os seguintes requisitos:
 - (a) Ter sido acreditado por um organismo nacional de acreditação, tal como definido no artigo 2.º, ponto 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008, e em conformidade com os apêndices 1 e 2 do anexo V do presente regulamento;
 - (b) O serviço técnico interno, incluindo o seu pessoal, tem uma estrutura identificável e dispõe de métodos de apresentação de relatórios, a nível da empresa do fabricante de que faz parte, que asseguram a sua imparcialidade e demonstram essa imparcialidade ao organismo nacional de acreditação pertinente;
 - (c) Nem o serviço técnico interno nem o seu pessoal exercem qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência ou com a sua integridade para realizar as atividades para as quais foram designados;
 - (d) Presta os seus serviços exclusivamente à empresa do fabricante de que faz parte.
3. Um serviço técnico interno não tem de ser notificado à Comissão para efeitos do artigo 78.º, mas as informações sobre a sua acreditação devem ser facultadas pelo fabricante de que faz parte ou pelo organismo nacional de acreditação à entidade homologadora, se esta as solicitar.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 88.º, que alterem o anexo XV a fim de ter em conta e evolução técnica e regulamentar, atualizando a lista de atos regulamentares e de restrições neles contidas.

Artigo 77.º

Avaliação e designação dos serviços técnicos

1. Antes de designar um serviço técnico, a entidade homologadora avalia-o em conformidade com uma lista de verificação da avaliação que deve abranger, pelo menos, os requisitos referidos no apêndice 2 do anexo V. A avaliação deve incluir uma avaliação no local nas instalações do serviço técnico candidato e, se pertinente, de eventuais filiais ou subcontratantes do mesmo que estejam situados dentro ou fora da União.

Os representantes das entidades homologadoras de pelo menos dois outros Estados-Membros devem, em coordenação com a entidade homologadora do Estado-Membro no qual o serviço técnico candidato está estabelecido, e juntamente com um representante da Comissão, formar uma equipa de avaliação conjunta e participar na avaliação do serviço técnico candidato, incluindo a avaliação no local. A entidade homologadora com poderes de designação do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato está estabelecido proporciona a esses representantes acesso, em tempo útil, aos documentos necessários para avaliar o serviço técnico candidato.

2. A equipa de avaliação conjunta chegará a conclusões sobre a não-conformidade do serviço técnico candidato com os requisitos estabelecidos nos artigos 72.º a 76.º, nos artigos 84.º e 85.º, e no apêndice 2 do anexo V durante o processo de avaliação. Essas conclusões serão debatidas entre a entidade homologadora com poderes de designação e a equipa de avaliação conjunta, a fim de se chegar a acordo no que diz respeito à avaliação da candidatura.
3. A equipa de avaliação conjunta deve apresentar, no prazo de 45 dias após a avaliação no local, um relatório que indique em que medida o candidato cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 72.º a 76.º, nos artigos 84.º e 85.º, e no apêndice 2 do anexo V do presente regulamento.
4. Esse relatório deve conter um resumo das não-conformidades detetadas. Os pareceres divergentes entre os membros da equipa de avaliação conjunta devem ser refletidos no relatório, juntamente com uma recomendação sobre se o candidato pode ser designado como serviço técnico.
5. Os Estados-Membros notificam à Comissão os nomes dos representantes da entidade homologadora que deverão ser convocados para cada avaliação conjunta.
6. A competência de um serviço técnico deve ser avaliada em conformidade com o disposto no apêndice 2 do anexo V.
7. A entidade homologadora notifica o relatório de avaliação à Comissão e às entidades com poderes de designação dos outros Estados-Membros, nele devendo incluir provas documentais da competência do serviço técnico e indicação dos mecanismos vigentes para monitorizar regularmente o serviço técnico e garantir que este continua a cumprir os requisitos do presente regulamento.

A entidade homologadora notificadora deve igualmente apresentar provas da disponibilidade de pessoal competente para monitorizar o serviço técnico, em conformidade com o artigo 71.º, n.º 6.

8. As entidades homologadoras dos outros Estados-Membros e a Comissão podem examinar o relatório de avaliação e as provas documentais, suscitar questões ou manifestar preocupações e solicitar provas documentais complementares no prazo de um mês após a notificação do relatório de avaliação e das provas documentais.

9. A entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato está estabelecido deve responder às questões, preocupações e pedidos de provas documentais complementares no prazo de quatro semanas a contar da data da sua receção.
10. As entidades homologadoras dos outros Estados-Membros ou a Comissão podem, individualmente ou em conjunto, dirigir recomendações à entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico candidato está estabelecido, no prazo de quatro semanas a contar da receção da resposta a que se refere o n.º 9. A referida entidade homologadora deve ter em conta essas recomendações ao tomar a decisão sobre a designação do serviço técnico. Se essa entidade homologadora decidir não seguir as recomendações que lhe foram dirigidas pelos outros Estados-Membros ou pela Comissão, deve justificar os motivos dessa decisão no prazo de duas semanas após tê-la tomado.
11. A validade da designação dos serviços técnicos fica limitada a um período máximo de cinco anos.
12. A entidade homologadora que pretender ser designada como serviço técnico em conformidade com o artigo 72.º, n.º 2, deve documentar o cumprimento dos requisitos do presente regulamento mediante uma avaliação efetuada por auditores independentes. Esses auditores não podem pertencer à mesma entidade homologadora e têm de cumprir os requisitos estabelecidos no apêndice 2 do anexo V.

Artigo 78.º

Notificação dos serviços técnicos à Comissão

1. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, os responsáveis e a categoria de atividades de cada serviço técnico que designaram. A notificação deve especificar claramente o âmbito da designação, as atividades e os procedimentos de avaliação da conformidade, o tipo de produtos e os assuntos enumerados no anexo IV para os quais foram designados os serviços técnicos, bem como quaisquer alterações subsequentes de qualquer um desses elementos.

Deve proceder-se a essa notificação antes de os serviços técnicos designados realizarem qualquer uma das atividades referidas no artigo 72.º, n.º 1.
2. No prazo de 28 dias a contar da notificação, os Estados-Membros ou a Comissão podem suscitar objeções por escrito, expondo os seus argumentos, em relação ao serviço técnico ou à sua monitorização pela entidade homologadora. Se um Estado-Membro ou a Comissão suscitarem objeções, os efeitos da notificação ficam suspensos. Neste caso, a Comissão deve consultar as partes envolvidas e decide, por meio de um ato de execução, se a suspensão da notificação pode ou não ser levantada. Esses atos de execução serão adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

Se não for suscitada nenhuma objeção ou se a Comissão considerar que a notificação pode ser aceite, no todo ou em parte, a Comissão publica a notificação em conformidade com o n.º 5.
3. O mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras e notificado à Comissão pelos Estados-Membros dessas entidades homologadoras,

independentemente da categoria ou categorias de atividades que esse serviço técnico exercerá em conformidade com o artigo 72.º, n.º 1.

4. Se um dos atos regulamentares enumerados no anexo IV exigir que uma entidade homologadora designe uma organização específica ou um organismo competente para realizar uma atividade não incluída nas categorias de atividades referidas no artigo 72.º, n.º 1, o Estado-Membro deve proceder à notificação referida no n.º 1.
5. A Comissão publica, no seu sítio Web, uma lista atualizada e os dados pormenorizados dos serviços técnicos e das organizações específicas e organismos competentes que lhe tenham sido notificados em conformidade com o presente artigo.

Artigo 79.º

Alterações e renovação das designações dos serviços técnicos

1. Se uma entidade homologadora tiver determinado ou sido informada de que um serviço técnico deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, essa entidade deve restringir, suspender ou revogar, consoante o caso, a designação, em função da gravidade do incumprimento desses requisitos.

A entidade homologadora deve imediatamente informar a Comissão e os demais Estados-Membros de qualquer suspensão, restrição ou revogação de uma notificação.

A Comissão atualiza em conformidade as informações publicadas referidas no artigo 78.º, n.º 4.

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação de uma designação, ou se o serviço técnico tiver cessado a atividade, a entidade homologadora com poderes de designação transfere os processos desse serviço técnico para outro serviço técnico para ulterior tratamento, ou mantém-nos à disposição das entidades homologadoras ou das autoridades de fiscalização do mercado.
3. A entidade homologadora informa as outras entidades homologadoras e a Comissão sempre que a não-conformidade do serviço técnico tenha um impacto sobre os certificados de homologação emitidos com base na inspeção e nos relatórios de ensaio emitidos pelo serviço técnico que é objeto da alterações à notificação.

No prazo de dois meses após ter comunicado as alterações à notificação, a entidade homologadora apresenta à Comissão e às outras entidades homologadoras um relatório com as suas conclusões sobre a não-conformidade. Sempre que tal for necessário para garantir a segurança dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas já colocados no mercado, a entidade homologadora com poderes de designação incumbe as entidades homologadoras em causa de suspender ou revogar, dentro de um prazo razoável, quaisquer certificados que tenham sido emitidos indevidamente.

4. Os outros certificados que tenham sido emitidos com base na inspeção e nos relatórios de ensaio emitidos pelo serviço técnico cuja notificação tenha sido objeto de suspensão, restrição ou revogada mantêm-se válidos nas seguintes circunstâncias:
 - a) No caso de suspensão de uma notificação, desde que, no prazo de três meses após a suspensão, a entidade homologadora que emitiu o certificado de homologação confirme por escrito às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros e à Comissão que assume as funções do serviço técnico durante o período de suspensão;

- b) No caso de restrição ou revogação de uma notificação, durante um período de três meses a contar da data da restrição ou da revogação. A entidade homologadora que emitiu os certificados pode prorrogar a validade destes por novos períodos de três meses, por um total de doze meses, desde que assuma, durante esse período, as funções do serviço técnico cuja notificação tenha sido objeto de restrição ou de revogação.

A entidade homologadora que assume as funções do serviço técnico deve imediatamente informar do facto as outras entidades homologadoras, os outros serviços técnicos e a Comissão.

5. Em conformidade com o procedimento previsto no artigo 77.º, pode ser concedida uma extensão do âmbito da designação do serviço técnico, sob reserva da notificação referida no artigo 78.º.
6. A designação de serviço técnico só pode ser renovada após a entidade homologadora ter verificado se o serviço técnico continua a cumprir os requisitos do presente regulamento. Essa avaliação é efetuada em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 77.º.

Artigo 80.º

Monitorização dos serviços técnicos

1. A entidade homologadora deve monitorizar continuamente os serviços técnicos, para garantir o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 72.º a 76.º, nos artigos 84.º e 85.º e no apêndice 2 do anexo V.

Os serviços técnicos devem fornecer, a pedido, todas as informações e documentação necessárias para permitir à entidade homologadora a verificação do cumprimento desses requisitos.

Os serviços técnicos devem, sem demora, informar de quaisquer alterações a entidade homologadora, em especial no que diz respeito ao seu pessoal, instalações, filiais ou subcontratantes, que possam afetar o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 72.º a 76.º, nos artigos 84.º e 85.º e no apêndice 2 do anexo V ou a sua capacidade para desempenhar as tarefas de avaliação da conformidade relacionadas com os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas para as quais foram designados.

2. Os serviços técnicos devem responder sem demora aos pedidos apresentados pela entidade homologadora ou pela Comissão no que diz respeito às avaliações da conformidade que tenham efetuado.
3. A entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido deve assegurar que o serviço técnico cumpre a obrigação estabelecida no n.º 2, a menos que existam motivos legítimos para o não fazer.

Quando a entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido invoque um motivo legítimo, deve informar do facto a Comissão.

A Comissão deve consultar sem demora os Estados-Membros. Com base nos resultados dessa avaliação, a Comissão decide, por meio de um ato de execução, se o motivo legítimo é ou não considerado justificado. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

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

3. Pelo menos a cada 30 meses, a entidade homologadora deve avaliar se cada serviço técnico sob a sua responsabilidade continua a cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 72.º a 76.º, nos artigos 84.º e 85.º e no apêndice 2 do anexo V. Essa avaliação deve incluir uma visita no local a cada serviço técnico sob a sua responsabilidade.

No prazo de dois meses a contar da finalização dessa avaliação do serviço técnico, os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão e aos demais Estados-Membros sobre essas atividades de monitorização. Os relatórios devem incluir uma síntese da avaliação que será colocada à disposição do público.

4. Cinco anos após a notificação de um serviço técnico e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a avaliação destinada a determinar se o serviço técnico continua a cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 72.º a 76.º, nos artigos 84.º e 85.º e no apêndice 2 do anexo V deve ser efetuada pela entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido e por uma equipa de avaliação conjunta designada em conformidade com o procedimento descrito no artigo 77.º, n.ºs 1 a 4.

Artigo 81.º

Contestação da competência dos serviços técnicos

1. A Comissão investiga todos os casos que lhe sejam suscitados quanto à competência de um determinado serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um serviço técnico dos requisitos e das responsabilidades que lhe incumbem nos termos do presente regulamento. Pode igualmente iniciar tais investigações por sua própria iniciativa.

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

2. A Comissão consulta a entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido como parte da investigação referida no n.º 1. A entidade homologadora desse Estado-Membro deve fornecer à Comissão, a pedido desta, todas as informações relevantes relacionadas com o desempenho e o cumprimento dos requisitos de independência e competência do serviço técnico em causa.
3. A Comissão deve assegurar que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações são tratadas de forma confidencial.
4. Se a Comissão concluir que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos da sua designação, ou que é responsável por qualquer das irregularidades referidas no n.º 1, deve informar do facto o Estado-Membro da entidade homologadora.

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

Se o Estado-Membro não tomar as medidas restritivas necessárias, a Comissão pode, por meio de atos de execução, suspender, restringir ou revogar a designação do

serviço técnico em causa. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2. A Comissão notifica o Estado-Membro em causa da sua decisão e atualiza em conformidade a informação publicada referida no artigo 78.º, n.º 4.

Artigo 82.º

Intercâmbio de informações em matéria de avaliação, designação e monitorização dos serviços técnicos

1. As entidades homologadoras procedem a consultas mútuas e consultam a Comissão em questões de relevância geral no que respeita à aplicação dos requisitos estabelecidos no presente regulamento no que se refere à avaliação, à designação e à monitorização dos serviços técnicos.
2. As entidades homologadoras devem comunicar entre si e à Comissão, o mais tardar dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento, o modelo da lista de verificação da avaliação utilizado em conformidade com o artigo 77.º, n.º 1, e, subsequentemente, as adaptações introduzidas nessa lista de verificação até a Comissão adotar uma lista de verificação da avaliação harmonizada. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução a fim de estabelecer o modelo para essa lista de verificação da avaliação. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.
3. Quando os relatórios de avaliação referidos no artigo 77.º, n.º 3, indicarem discrepâncias na prática geral das entidades homologadoras, os Estados-Membros ou a Comissão podem solicitar um intercâmbio de informações.
4. Este intercâmbio de informações deve ser coordenado pelo fórum referido no artigo 10.º.

Artigo 83.º

Cooperação com os organismos nacionais de acreditação

1. Caso a designação de um serviço técnico seja baseada na acreditação na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008, os Estados-Membros devem garantir que o organismo nacional de acreditação que acreditou um determinado serviço técnico é mantido a par, pela entidade homologadora, dos relatórios de incidentes e de outras informações que digam respeito a questões sob o controlo do serviço técnico, sempre que essas informações forem relevantes para a avaliação do desempenho do serviço técnico.
2. Os Estados-Membros devem garantir que o organismo nacional de acreditação responsável pela acreditação de um determinado serviço técnico é mantido informado, pela entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido, de conclusões pertinentes para a acreditação. O organismo nacional de acreditação deve consultar a entidade homologadora do Estado-Membro em que o serviço técnico está estabelecido sobre as suas conclusões.

Artigo 84.º

Obrigações operacionais dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos devem executar as atividades para as quais foram designados em conformidade com o artigo 72.º, n.º 1.

2. Os serviços técnicos devem cumprir sempre todos os elementos seguintes:
 - (a) Autorizar a respetiva entidade homologadora a testemunhar o desempenho do serviço técnico no decurso da avaliação da conformidade;
 - (b) Fornecer à entidade homologadora, a pedido, informações sobre as categorias de atividades para as quais foram designados.
3. Se um serviço técnico verificar que um fabricante não cumpre os requisitos estabelecidos no presente regulamento, deve comunicar este facto à entidade homologadora para que a entidade homologadora requeira ao fabricante que tome as medidas corretivas adequadas. A entidade homologadora deve recusar a emissão de um certificado de homologação, caso essas medidas corretivas adequadas não tenham sido tomadas.

Artigo 85.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de informação

1. Os serviços técnicos devem informar a entidade homologadora do seguinte:
 - (a) Qualquer não-conformidade detetada que possa requerer uma recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado de homologação;
 - (b) Quaisquer circunstâncias que afetem o âmbito e as condições da sua designação;
 - (c) Qualquer pedido de informação sobre as suas atividades que tiverem recebido das autoridades de fiscalização do mercado.
2. A pedido da respetiva entidade homologadora, os serviços técnicos devem prestar informações sobre as atividades efetuadas no âmbito da respetiva designação e sobre quaisquer outras atividades efetuadas, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

Artigo 86.º

Taxas nacionais para custos relacionados com as atividades exercidas pelas entidades homologadoras

1. Os Estados-Membros cobram taxas aos serviços técnicos que concorram para ser designados como estabelecidos no seu território, a fim de cobrir, no todo ou em parte, os custos relacionados com as atividades exercidas pelas autoridades nacionais responsáveis pelos serviços técnicos, em conformidade com o presente regulamento.
2. A Comissão pode adotar atos de execução para definir a estrutura e o nível das taxas referidas no n.º 1, tendo em conta os objetivos de segurança e de proteção da saúde humana e do ambiente, o apoio à inovação e a eficácia em termos de custos. Na fixação do nível apropriado das taxas, há que prestar especial atenção aos serviços técnicos que tenham apresentado um certificado válido emitido pelo organismo nacional de acreditação referido no artigo 83.º e aos serviços técnicos que são pequenas ou médias empresas na aceção da Recomendação 2003/361/CE da Comissão²⁹. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 87.º, n.º 2.

²⁹

Recomendação da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

CAPÍTULO XVI

COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO E PODERES DELEGADOS

Artigo 87.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 88.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 2, no artigo 10.º, n.º 3, no artigo 22.º, n.º 3, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 25.º, n.º 5, no artigo 26.º, n.º 2, no artigo 28.º, n.º 5, no artigo 29.º, n.º 6, no artigo 34.º, n.º 2, no artigo 55.º, n.ºs 2 e 3, no artigo 56.º, n.º 2, no artigo 60.º, n.º 3, no artigo 65.º, n.º 10, no artigo 76.º, n.º 4, e no artigo 90.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo indeterminado a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 4.º, n.º 2, o artigo 5.º, n.º 2, o artigo 10.º, n.º 3, o artigo 22.º, n.º 3, o artigo 24.º, n.º 3, o artigo 25.º, n.º 5, o artigo 26.º, n.º 2, o artigo 28.º, n.º 5, o artigo 29.º, n.º 6, o artigo 34.º, n.º 2, o artigo 55.º, n.ºs 2 e 3, o artigo 56.º, n.º 2, o artigo 60.º, n.º 3, o artigo 65.º, n.º 10, o artigo 76.º, n.º 4, e o artigo 90.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do artigo 5.º, n.º 2, do artigo 10.º, n.º 3, do artigo 22.º, n.º 3, do artigo 24.º, n.º 3, do artigo 25.º, n.º 5, do artigo 26.º, n.º 2, do artigo 28.º, n.º 5, do artigo 29.º, n.º 6, do artigo 34.º, n.º 2, do artigo 55.º, n.ºs 2 e 3, do artigo 56.º, n.º 2, do artigo 60.º, n.º 3, do artigo 65.º, n.º 10, do artigo 76.º, n.º 4, e do artigo 90.º, n.º 2, 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 desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão de que não têm objeções a formular. Esse período pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

CAPÍTULO XVII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 89.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras em matéria de sanções pela violação, por operadores económicos e serviços técnicos, das suas obrigações estabelecidas nos artigos do presente regulamento, em especial nos artigos 11.º a 19.º, 72.º a 76.º, 84.º e 85.º, e tomam todas as medidas necessárias para garantir a respetiva aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.
2. Os tipos de infrações cometidas por operadores económicos e serviços técnicos que estão sujeitos a sanções são, pelo menos, os seguintes:
 - (a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou os procedimentos conducentes a uma recolha;
 - (b) A falsificação de resultados de ensaios de homologação;
 - (c) A omissão de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à recolha de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas ou à recusa ou à revogação do certificado de homologação;
3. Para além dos tipos de infrações definidos no n.º 2, os tipos de infrações cometidas por operadores económicos que estão igualmente sujeitos a sanções são, pelo menos, os seguintes:
 - (a) A recusa de facultar o acesso a informações;
 - (b) A disponibilização no mercado de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas sujeitos a homologação, mas que não a tenham obtido, ou a falsificação de documentos ou marcações com esse propósito.
4. Os Estados-Membros notificam as disposições que implementam os n.ºs 1 a 3 à Comissão até dd/mm/aaaa [*OP: Inserir a data correspondente a 12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*] e notificam imediatamente a Comissão de qualquer alteração subsequente que afete essas disposições.
5. Os Estados-Membros enviam anualmente à Comissão um relatório sobre as sanções aplicadas.

Artigo 90.º

Coimas

1. Sempre que a verificação da conformidade pela Comissão referida no artigo 9.º, n.ºs 1 e 4, ou no artigo 54.º, n.º 1, revelar a não-conformidade do veículo, sistema, componente ou unidade técnica com os requisitos do presente regulamento, a Comissão pode aplicar coimas ao operador económico em causa pela violação do presente regulamento. As coimas previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. As coimas devem, em especial, ser proporcionais ao número de veículos não conformes matriculados no mercado da União, ou ao número de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não conformes disponibilizados no mercado da União.

As coimas aplicadas pela Comissão não devem acrescer às sanções aplicadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 89.º pela mesma violação e não podem exceder EUR 30 000 por cada veículo, sistema, componente ou unidade técnica não conforme.

2. A Comissão pode adotar atos delegados nos termos do artigo 88.º para estabelecer os métodos de cálculo e cobrança das coimas referidas no n.º 1.
3. Os montantes das coimas são considerados como receitas para o orçamento geral da União Europeia.

Artigo 91.º

Alterações ao Regulamento (CE) n.º 715/2007

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

- 1) O título do regulamento passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

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

- 4) São suprimidos os artigos 6.º a 9.º;

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

- 6) É inserido o seguinte artigo 11.º-A:

«Artigo 11.º-A

1. Com base em amostras adequadas e representativas, as entidades homologadoras verificam o seguinte:

- a) Que os veículos postos em circulação estão conformes com os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível registados nos certificados de homologação e nos certificados de conformidade;
- b) Que os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados através do procedimento de ensaio aplicável são representativos das emissões medidas em condições de condução reais.

2. A Comissão pode adotar atos de execução a fim de determinar os procedimentos de verificação referidos nas alíneas a) e b) e quaisquer medidas necessárias para ter em conta o resultado dessas verificações. Esses atos de execução serão adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo [...].»

2. As remissões para as disposições suprimidas do Regulamento (CE) n.º 715/2007 devem ser entendidas como feitas para o presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do ponto 1 do anexo XVIII do presente regulamento.

Artigo 92.º
Alterações do Regulamento (CE) n.º 595/2009

1. O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é alterado do seguinte modo:
 - 1) No artigo 1.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O presente regulamento estabelece igualmente regras em matéria de conformidade dos veículos e motores em circulação, durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas OBD de veículos, medição do consumo de combustível e das emissões de CO₂ e acessibilidade dos OBD de veículos.»;
 - 2) No artigo 3.º, são suprimidos os pontos 11 e 13;
 - 3) É suprimido o artigo 6.º;
 - 4) No artigo 11.º, n.º 2, é suprimida a alínea e).
2. As remissões para as disposições suprimidas do Regulamento (CE) n.º 595/2009 devem ser entendidas como feitas para o presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do ponto 2 do anexo XVIII do presente regulamento.

Artigo 93.º
Alteração do Regulamento (CE) n.º 692/2008

1. É suprimido o anexo XIV do Regulamento (CE) n.º 692/2008.
2. As remissões para as disposições suprimidas do Regulamento (CE) n.º 692/2008 devem ser entendidas como feitas para o presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do ponto 3 do anexo XVIII do presente regulamento.

Artigo 94.º
Alterações do Regulamento (UE) n.º 582/2011

1. O Regulamento (UE) n.º 582/2011 é alterado do seguinte modo:
 - 1) São suprimidos os artigos 2.º-A a 2.º-H;
 - 2) É suprimido o anexo XVII.
2. As remissões para as disposições suprimidas do Regulamento (UE) n.º 582/2011 devem ser entendidas como feitas para o presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do ponto 4 do anexo XVIII do presente regulamento.

Artigo 95.º
Revogação da Diretiva 2007/46/CE

A Diretiva 2007/46/CE é revogada com efeitos a partir de 1 janeiro 201X.

As remissões para a Diretiva 2007/46/CE devem ser entendidas como feitas para o presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do ponto 5 do anexo XVIII do presente regulamento.

Artigo 96.º
Disposições transitórias

1. O presente regulamento não invalida qualquer homologação de veículo completo ou homologação UE concedida a veículos ou a sistemas, componentes ou unidades técnicas antes de [PO: Inserir data de aplicação tal como referido no artigo 98.º].
2. As entidades homologadoras devem conceder extensões e revisões de homologações de veículos completos e homologações UE aos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas referidos no n.º 1, em conformidade com os artigos 31.º e 32.º do presente regulamento.
3. A validade da homologação de veículo completo a que se refere o n.º 1 cessa, o mais tardar, em [PO: Inserir data de aplicação tal como referido no artigo 98.º + 5 anos], e as entidades homologadoras só podem renovar essas homologações de veículo completo em conformidade com o disposto no artigo 33.º do presente regulamento.
4. Os serviços técnicos já designados antes da entrada em vigor do presente regulamento ficam sujeitos à avaliação referida no artigo 77.º.

A designação de serviços técnicos já designados antes da entrada em vigor do presente regulamento é renovada no prazo de dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento nos casos em que esses serviços técnicos cumpram os requisitos pertinentes definidos no presente regulamento.

A validade da designação dos serviços técnicos efetuada antes da data de entrada em vigor do presente regulamento termina, o mais tardar, dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 97.º
Relatórios

1. Até 31 de dezembro de 20xx [PO: Inserir data de aplicação tal como referido no artigo 98.º + 5 anos], os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação e de fiscalização do mercado estabelecidos no presente regulamento.
2. Com base nas informações prestadas no n.º 1, a Comissão deve apresentar um relatório de avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento, incluindo sobre o funcionamento da verificação da conformidade nos termos do artigo 9.º, até 31 de dezembro de 20yy. [PO: Inserir o ano, que deve ser o ano 20xx referido no n.º 1 +1 ano]

Artigo 98.º
Entrada em vigor e aplicação

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

É aplicável a partir de 1 de janeiro de 201X.

Todavia, a partir de [...] [PO: inserir a data correspondente a 12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.], as autoridades nacionais não podem recusar a homologação UE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo, nem proibir a matrícula, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de um novo veículo sempre que o veículo em

causa cumpra o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento, caso um fabricante o solicite.

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Título da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. *Síntese do impacto estimado nas despesas*
 - 3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.3. *Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
 - 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Título da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. *Síntese do impacto estimado nas despesas*
 - 3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.3. *Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
 - 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Título da proposta/iniciativa

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos.

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB³⁰

Mercado Interno, Indústria, Empreendedorismo e PME — Mercado interno dos produtos e serviços

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

- ☒ A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação**
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória**³¹
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se a **uma ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa

A proposta visa contribuir para o objetivo geral de garantir um mercado interno aberto de bens e serviços propício ao crescimento e ao emprego

1.4.2. Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa

Objetivo específico n.º 1: Rever regularmente as regras do mercado interno em setores específicos e, se for caso disso, propor novas iniciativas

Objetivo específico n.º 2: Assegurar a correta aplicação do direito da UE

Objetivo específico n.º 3: Permitir às empresas da UE beneficiar de condições equitativas em matéria regulamentar e de um acesso fiável ao mercado a nível internacional

Atividade(s) ABM/ABB em causa

Mercado interno de bens

³⁰ ABM: *activity-based management* (gestão por atividades); ABB: *activity-based budgeting* (orçamentação por atividades).

³¹ Como referido no artigo 54.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

- Os cidadãos europeus (tanto os utilizadores de veículos como os outros utentes da estrada) devem beneficiar das medidas destinadas a evitar a falta de segurança e o mau desempenho ambiental dos veículos automóveis nos casos em que estão envolvidos produtos automóveis inseguros e não conformes, que contribuem para acidentes de viação e para a má qualidade do ar, sendo que ambos os fatores resultam em danos para a saúde humana.
- Os operadores económicos na cadeia de abastecimento do setor automóvel devem poder beneficiar das medidas destinadas a eliminar a desigualdade das condições de concorrência e a concorrência desleal de quem ignore ou não cumpra as regras do jogo. As PME do setor automóvel são as mais vulneráveis e as que mais sofrem com as deficiências do mercado e com as lacunas regulamentares, pelo que deve ser dada especial atenção ao potencial impacto que as medidas previstas poderão ter sobre estas empresas.
- As autoridades fiscalizadoras nacionais devem poder beneficiar das medidas destinadas a eliminar as lacunas regulamentares e a evitar encargos adicionais para corrigir estas deficiências, através da adoção de medidas corretivas contra produtos não conformes e inseguros nos seus mercados.

1.4.4. Indicadores de resultados e de impacto

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.

- Alteração dos pontos de vista/queixas de consumidores recebidas pelas autoridades fiscalizadoras relativas a veículos a motor e a componentes de veículos;
- Variação do número/da percentagem de produtos automóveis não conformes e inseguros presentes no mercado da UE (p. ex., em comparação com os inquéritos anteriores);
- Variação do número/da percentagem de medidas de salvaguarda adotadas pelas autoridades da UE contra produtos não conformes e inseguros tanto de fabricantes/importadores intra-UE como extra-UE (ou seja, tendo em conta os requisitos para uma maior rastreabilidade dos produtos automóveis);
- Alteração das tendências das notificações RAPEX relativas a veículos; e
- Alteração das tendências das campanhas de recolha voluntárias de veículos a motor (enquanto indicador da eficácia das opções estratégicas selecionadas para reduzir o número de produtos automóveis no mercado que representam um risco para a segurança ou o ambiente).

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo

O quadro regulamentar existente é alvo de críticas por não garantir avaliações de conformidade ex ante suficientemente fiáveis e controlos pós-comercialização eficazes. A crítica surgiu na sequência da descoberta, em setembro de 2015, de que a VW tinha manipulado, ao longo de vários anos, os comandos dos dispositivos de tratamento dos gases de escape.

Em resposta a esta crítica, bem como às lacunas identificadas na avaliação do quadro de homologação, a presente proposta contém uma vasta gama de medidas relativas a:

- Rastreabilidade dos produtos e função e responsabilidades dos operadores económicos na cadeia de abastecimento;
- Responsabilidades das diferentes autoridades nacionais envolvidas na aplicação da legislação de harmonização técnica dos veículos a motor, e cooperação entre essas autoridades;
- Qualidade da homologação e tarefas de avaliação da conformidade desempenhadas pelos serviços técnicos;
- Procedimentos de salvaguarda pós-comercialização e disposições relativas à recolha de veículos, e
- Procedimentos para assegurar a conformidade da produção.

1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

Embora os Estados-Membros sejam responsáveis pela aplicação da legislação nos respetivos territórios, é essencial garantir uma abordagem harmonizada e coordenada, baseada em critérios comuns aplicados uniformemente pelos Estados-Membros, para manter condições de concorrência equitativas em toda a UE, através de uma interpretação, aplicação e fiscalização harmonizadas dos requisitos de homologação, assente em disposições harmonizadas em matéria de fiscalização do mercado, a fim de proporcionar aos Estados-Membros os meios adequados para controlos pós-comercialização e para tomarem medidas corretivas eficazes e comuns contra a presença de produtos não conformes e inseguros no mercado.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

A diretiva vigente relativa à homologação dos veículos a motor foi objeto de uma revisão em 2007. No entanto, a experiência adquirida com a sua aplicação demonstrou que os mecanismos que asseguram a aplicação e a fiscalização harmonizadas não são suficientemente robustos. Surgiram divergências substanciais quanto à interpretação e aplicação das regras, que comprometeram os principais objetivos da diretiva, a saber, obter um nível adequado de segurança e de desempenho ambiental dos veículos a motor.

1.5.4. *Compatibilidade e eventual sinergia com outros instrumentos adequados*

Espera-se conseguir uma maior coerência com outros atos legislativos no domínio da homologação (p. ex. relativos aos tratores agrícolas e aos motociclos), que foram revistos em 2013.

Prevê-se a criação de sinergias no domínio da fiscalização do mercado, com base nos princípios e disposições de referência normalizadas dos atos do novo quadro legislativo (NQL), a saber, o Regulamento n.º (CE) 765/2008 e a Decisão 768/2008.

1.6. Duração da ação e impacto financeiro

☐ Proposta/iniciativa de **duração limitada**

- ☐ Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- ☐ Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA

☒ Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque de 2017 a 2020,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)³²

☒ **Gestão direta** por parte da Comissão

- ☒ por parte dos seus serviços, incluindo do seu pessoal nas delegações da União;
- ☐ por parte das agências de execução

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta**, confiando tarefas de execução orçamental:

- ☐ a países terceiros ou aos organismos por estes designados;
 - ☐ a organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
 - ☐ ao BEI e ao Fundo Europeu de Investimento;
 - ☐ aos organismos referidos nos artigos 208.º e 209.º do Regulamento Financeiro;
 - ☐ a organismos de direito público;
 - ☐ a organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
 - ☐ a organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
 - ☐ a pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

A Comissão tenciona assegurar a aplicação das medidas em causa através de gestão direta centralizada pelos seus próprios serviços, em especial o JRC no que diz respeito ao apoio técnico e científico; este será regulado através de acordo administrativo.

³²

As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

O Comité Técnico — Veículos a Motor (CTVM), criado pelo presente regulamento, e o fórum previsto no artigo 10.º proporcionarão uma plataforma para debater regularmente as questões relacionadas com a aplicação do quadro regulamentar reforçado para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor.

Os Estados-Membros comunicam anualmente à Comissão as sanções que tiverem aplicado.

Cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros informam a Comissão da aplicação dos procedimentos de homologação e de fiscalização do mercado estabelecidos no presente regulamento. Com base nestas informações, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do novo regulamento.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. Risco(s) identificado(s)

As medidas propostas para limitar a duração de validade da designação de serviços técnicos poderiam originar uma escassez temporária de serviços técnicos, o que poderia fazer com que os fabricantes sofressem atrasos na homologação dos seus produtos.

2.2.2. Informações sobre o sistema de controlo interno criado

A introdução de uma supervisão coordenada dos serviços técnicos será acompanhada de disposições transitórias adequadas para permitir que os serviços técnicos designados ao abrigo da Diretiva 2007/46/CE tenham a sua designação renovada em conformidade com as disposições do novo regulamento, num prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do regulamento. A Comissão elaborará orientações para assegurar um funcionamento proporcionado e viável do novo mecanismo de supervisão.

2.2.3. Estimativa dos custos e benefícios dos controlos e avaliação do nível previsto de risco de erro

Os custos para o mecanismo de controlo de supervisão incluirão a participação dos peritos dos Estados-Membros da UE e do representante da Comissão em inspeções conjuntas dos serviços técnicos. A vantagem consistirá em assegurar um elevado nível de segurança no desempenho das atividades de avaliação da conformidade efetuadas pelos serviços técnicos.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas

Para além da aplicação de todos os mecanismos de controlo regulamentar, os serviços da Comissão elaborarão uma estratégia antifraude em consonância com a Estratégia Antifraude da Comissão (CAFS), adotada em 24 de junho de 2011, com vista a assegurar, nomeadamente, a plena conformidade dos seus controlos internos antifraude com a CAFS, e que a sua abordagem em matéria de gestão dos riscos de fraude é orientada para a identificação de áreas de risco de fraude, em particular no

que diz respeito ao financiamento de atividades de execução do presente regulamento. Serão tomadas, entre outras, as seguintes medidas:

- as decisões, convenções e contratos resultantes do financiamento de atividades de execução do regulamento habilitarão expressamente a Comissão — incluindo o OLAF — e o Tribunal de Contas a efetuar auditorias e inspeções e verificações no local;

- durante a fase de avaliação de um convite à apresentação de propostas/concurso, são aplicados aos proponentes e concorrentes os critérios de exclusão publicados, com base em declarações e no sistema de alerta rápido (SAR);

Além disso, a Comissão controlará ainda a aplicação rigorosa das regras em matéria de conflito de interesses para as ações de execução ao abrigo do presente regulamento.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Participação			
	Capítulo 02.03 Mercado interno de produtos e serviços	DD/DND ³³ .	dos países EFTA ³⁴	dos países candidatos ³⁵	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
1a	02.03.01 Funcionamento e desenvolvimento do mercado interno dos produtos e serviços	DD	SIM	NÃO	NÃO	NÃO

³³ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

³⁴ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³⁵ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. As ações previstas no presente projeto de proposta de regulamento não têm incidência orçamental no orçamento da UE, para além das dotações já previstas na programação financeira oficial da Comissão, dado que quaisquer necessidades de recursos financeiros terão de ser satisfeitas através de receitas afetadas e de reafetação.

3.2.2. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	1a	Competitividade para o crescimento e o emprego
--	----	--

DG: GROW			Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Total dos anos 2017-2020	Anos seguintes ³⁶
• Dotações operacionais								
Número da rubrica orçamental: 02.03.01	Autorizações	1)	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagamentos	2)	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ³⁷								
Número da rubrica orçamental		3)						
TOTAL das dotações para a DG GROW	Autorizações	=1+1a +3	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagamentos	=2+2a +3	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	

³⁶ Para o período após 31 de dezembro de 2020, o montante será sujeito ao Quadro Financeiro Plurianual em vigor no período que tem início em 2021, em conformidade com o artigo 312.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

³⁷ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	4)	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagamentos	5)	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		6)						
TOTAL das dotações ao abrigo da RUBRICA 1a do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagamentos	=5+ 6	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	

Rubrica do quadro financeiro plurianual	5	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Total dos anos 2017-2020	Anos seguintes ³⁸
DG: GROW							
• Recursos humanos		1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
• Outras despesas administrativas		0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
TOTAL DG GROW	Dotações	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

TOTAL das dotações ao abrigo da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
--	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Total dos anos 2017-2020	Anos seguintes
TOTAL das dotações ao abrigo das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	10,891	10,731	10,470	8,012	40,104	8,054
	Pagamentos	7,041	11,281	10,620	11,262	40,104	1,460

³⁸

Para o período após 31 de dezembro de 2020, o montante será sujeito ao Quadro Financeiro Plurianual em vigor no período que tem início em 2021, em conformidade com o artigo 312.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3.2.3. Impacto estimado nas dotações operacionais

- ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações			Ano 2017		Ano 2018		Ano 2019		Ano 2020		Total dos anos 2017-2020	Anos seguintes		
			REALIZAÇÕES											
	↴	Tipo ³⁹	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total	Custo total	Custo
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁴⁰ ...			Estabelecer mecanismos que garantam a aplicação e a execução harmonizadas, por todos os Estados-Membros, das regras de homologação e de fiscalização do mercado, com uma gestão sustentável, eficaz e credível a nível da UE e com acesso a competências técnicas e científicas internas e externas, permitindo uma melhor coordenação, cooperação e partilha de recursos entre as autoridades fiscalizadoras nos Estados-Membros											
- Realização	Reuniões do CTVM e do Fórum sobre a Execução da Legislação		20 dias de reuniões	0,500	20 dias de reuniões	0,510	20 dias de reuniões	0,520	20 dias de reuniões	0,530	2,06	20 dias de reuniões	0,541	
- Realização	Apoio técnico e científico (JRC)			7,700		7,500		7,200		4,700	27,100		4,700	
- Realização	Inspeções/avaliações conjuntas dos serviços técnicos			1,250		1,275		1,300		1,327	5,152		1,353	

³⁹ As realizações são produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁴⁰ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)....».

Subtotal objetivo específico n.º 1		9,450		9,285		9,020		6,557	34,312		6,594
CUSTO TOTAL		9,450		9,285		9,020		6,557	34,312		6,594

3.2.4. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.4.1. Síntese

- ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Total dos anos 2017-2020	Anos seguintes
RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual						
Recursos humanos (DG-GROW)	1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
Outras despesas administrativas (DG-GROW)	0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

com exclusão da RUBRICA 5⁴¹ do quadro financeiro plurianual						
Recursos humanos						
Outras despesas de natureza administrativa						
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual						

TOTAL	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas de natureza administrativa serão cobertas pelas dotações da DG GROW já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da DG, complementadas, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

⁴¹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.4.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Anos seguintes ⁴²
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)					
02 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (nas delegações)					
XX 01 05 01 (investigação indireta)					
10 01 05 01 (investigação direta)					
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)⁴³					
XX 01 02 01 (AC, PND, TT da dotação global)					
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)					
XX 01 04 yy ⁴⁴	— na sede				
	— nas delegações				
XX 01 05 02 (AC, PND e TT — Investigação indireta)					
10 01 05 02 (AC, PND e TT — Investigação direta)					
Outras rubricas orçamentais (especificar)					
TOTAL	9	9	9	9	9

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG GROW já afetados à gestão do atual quadro de homologação e/ou que tenham sido reafetados no seio da DG ou fora dela (necessidades estimadas: 6 AD/ETC e 3 AST/ETC).

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Controlo da aplicação e execução adequadas do presente regulamento; elaboração de atos delegados/de execução e orientações; organização e supervisão de «avaliações conjuntas» dos serviços técnicos e controlo do processo de designação e monitorização pelos Estados-Membros; coordenação das atividades de fiscalização do mercado a nível da UE
Pessoal externo	

⁴² Ver nota 38.

⁴³ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁴⁴ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.5. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- ☒ A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- ☐ A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

- ☐ A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual.

Explicitar o que é necessário, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.6. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o cofinanciamento por terceiros.
- ☒ A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Total	Anos seguintes
Especificar o organismo de cofinanciamento: Os Estados-Membros, através da sua estrutura nacional de taxas, financiam as suas atividades de homologação e de fiscalização do mercado e contribuem para os custos dos ensaios independentes de verificação da conformidade efetuados pela Comissão						
TOTAL das dotações cofinanciadas	7,700	7,500	7,200	4,700	27,100	xx

3.3. Impacto estimado nas receitas

- ☐ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- ☒ A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - ☐ nos recursos próprios
 - ☒ nas receitas diversas (contribuições dos Estados-Membros como indicado na secção 3.2.5)

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa ⁴⁵						
		Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020			
Artigo 6600		7,700	7,500	7,200	4,700			

Relativamente às diversas receitas «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

02.0301 Funcionamento e desenvolvimento do mercado interno dos produtos e serviços

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

--

⁴⁵

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.