Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2024/883

22.3.2024

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2024/883 DA COMISSÃO

de 21 de março de 2024

que altera o Regulamento de Execução (UE) 2021/535 no que diz respeito ao segundo espaço para as chapas de matrícula da retaguarda dos reboques e à massa dos sistemas de armazenamento de energia e que retifica esse regulamento

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo às prescrições de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão ([1]), nomeadamente o artigo 4.º, n.º 7, e o artigo 10.º, n.º 3.

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento de Execução (UE) 2021/535 da Comissão ([2]) estabelece normas no que se refere a procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação de veículos e de determinados sistemas, componentes e unidades técnicas no respeitante à sua segurança geral. Nesse contexto, o Regulamento de Execução (UE) 2021/535 introduz um requisito técnico respeitante a um segundo espaço para as chapas de matrícula da retaguarda aplicável aos reboques. No entanto, é necessário mais tempo para que os fabricantes possam adaptar-se a esse novo requisito no que diz respeito ao espaço para a montagem e a fixação da segunda chapa de matrícula da retaguarda no caso dos veículos das categorias O_3 e O_4. Por conseguinte, as disposições transitórias do Regulamento de Execução (UE) 2021/535 têm de ser alteradas para garantir que esses requisitos se aplicam em primeiro lugar aos novos modelos de veículos. Além disso, os veículos da categoria O_2 devem ser isentos desse requisito devido às restrições de conceção e à falta de espaço.

(2) É conveniente prever regras para a marcação do número de identificação do veículo (NIV) no veículo e para assegurar a rastreabilidade do veículo através do NIV.

(3) É igualmente conveniente prever uma certa flexibilidade no posicionamento da chapa de matrícula da frente, a fim de ter em conta eventuais condicionalismos técnicos e de conceção no que diz respeito aos sensores, radares e câmaras a instalar na frente dos veículos para os sistemas de segurança previstos no Regulamento (UE) 2019/2144.

(4) É necessário complementar os requisitos técnicos para os dispositivos lava-para-brisas para que tenham em conta os casos em que esses sistemas incorporam uma função de atenuação das pressões excessivas em caso de bloqueio dos pulverizadores.

(5) É igualmente apropriado otimizar os procedimentos de ensaio para os sistemas de degelo e desembaciamento do para-brisas, proporcionando uma sequência mais eficiente das atividades na câmara de ensaio e flexibilidades na escolha do desengordurante, assegurando simultaneamente melhores condições de saúde e de trabalho para as pessoas que realizam os ensaios.

([1]) JO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

([2]) Regulamento de Execução (UE) 2021/535 da Comissão, de 31 de março de 2021, que estabelece as normas de execução do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere a procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação de veículos e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, no que se refere às suas características gerais de construção e segurança (JO L 117 de 6.4.2021, p. 1).

(6) É necessário prever regras para a aptidão para o reboque dos veículos a motor imobilizados, a fim de assegurar que estes possam ser retirados da via pública em segurança quando perturbam a circulação rodoviária. Além disso, é necessário prever disposições transitórias para garantir que os novos requisitos referentes à aptidão para o reboque se aplicam em primeiro lugar aos novos modelos de veículos.

(7) A massa adicional dos sistemas de armazenamento de energia específicos instalados em veículos com emissões zero pode fazer com que a massa de referência desses veículos seja superior à dos veículos convencionais similares. A massa de referência excedente deve ser tida em conta para permitir que os veículos com emissões zero da categoria N que, de outro modo, não seriam abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) sejam considerados no cálculo das emissões específicas médias dos veículos da categoria N_1 dos fabricantes em causa a partir de 1 de janeiro de 2025. Por conseguinte, importa estabelecer um requisito para a inclusão de um registo formal da massa do sistema de armazenamento de energia no certificado de conformidade, que deve ser disponibilizado como parte dos dados de vigilância das emissões de CO_2.

(8) Após a data de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2021/535, foram detetados alguns erros sob a forma de referências incorretas.

(9) O Regulamento de Execução (UE) 2021/535 deve, pois, ser alterado e retificado em conformidade.

(10) A fim de permitir que os fabricantes e as entidades homologadoras dos Estados-Membros efetuem as adaptações necessárias e se preparem para a aplicação dos requisitos relativos à massa dos sistemas de armazenamento de energia dos veículos com emissões zero, a data de aplicação das respetivas disposições do presente regulamento deve ser diferida e alinhada com a data estabelecida no Regulamento (UE) 2019/631.

(11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico – Veículos a Motor,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento de Execução (UE) 2021/535

O Regulamento de Execução (UE) 2021/535 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte n.º 3-A:

«3-A. Com efeitos a partir de 7 de julho de 2024, as entidades homologadoras devem recusar a concessão da homologação UE a novos modelos de veículos que, no que diz respeito ao espaço para a montagem e a fixação da segunda chapa de matrícula da retaguarda das categorias de veículos O_3 e O_4, não cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, parte 2, no que se refere aos requisitos correspondentes enumerados no anexo II do Regulamento (UE) 2019/2144.»;

b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Com efeitos a partir de 7 de julho de 2026, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com o espaço para a montagem e a fixação das chapas de matrícula da frente e com o espaço para a montagem e a fixação da segunda chapa de matrícula da retaguarda das categorias de veículos O_3 e O_4, o registo, a colocação no mercado e a entrada em circulação de veículos que não cumpram as especificações técnicas estabelecidas no anexo III, parte 2, no que se refere aos requisitos correspondentes enumerados no anexo II do Regulamento (UE) 2019/2144.»;

c) São inseridos os n.ºs 4-A e 4-B, com a seguinte redação:

«4-A. Com efeitos a partir de 7 de julho de 2025, as entidades homologadoras devem recusar a concessão da homologação UE a novos modelos de veículos que, no que diz respeito aos dispositivos de reboque, não cumpram as especificações técnicas relativas à aptidão para o reboque estabelecidas no anexo VII, parte 2, no que se refere aos requisitos correspondentes enumerados no anexo II do Regulamento (UE) 2019/2144.

([3]) Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

4-B. Com efeitos a partir de 7 de julho de 2027, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com os dispositivos de reboque, o registo, a colocação no mercado e a entrada em circulação de veículos que não cumpram as especificações técnicas relativas à aptidão para o reboque estabelecidas no anexo VII, parte 2, no que se refere aos requisitos correspondentes enumerados no anexo II do Regulamento (UE) 2019/2144.».

2) Os anexos II, III, IV, VI, VII e XIII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

Retificações do Regulamento de Execução (UE) 2021/535

O Regulamento de Execução (UE) 2021/535 é retificado do seguinte modo:

1) No artigo 6.º, os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 5, segundo parágrafo do Regulamento (UE) 2018/858, pode ser concedida uma homologação UE aos veículos que excedam as dimensões máximas autorizadas estabelecidas no anexo XIII, parte 2, secções C, D e E, ponto 1.1, do presente regulamento, em cujo caso deve ser incluída a anotação «derrogação das dimensões máximas autorizadas" no ponto 52 do certificado de homologação e do certificado de conformidade.

4. Pode ser concedida uma homologação UE aos veículos destinados ao transporte de cargas indivisíveis cujas dimensões excedam as dimensões máximas autorizadas estabelecidas no anexo XIII, parte 2, secções C, D e E, ponto 1.1, do presente regulamento, em cujo caso o certificado de homologação e o certificado de conformidade devem indicar claramente que o veículo se destina unicamente ao transporte de cargas indivisíveis.».

2) Os anexos II, VIII, XIII e XIV são retificados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

O anexo I, ponto 6, é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

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

Feito em Bruxelas, em 21 de março de 2024.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Os anexos II, III, IV, VI, VII e XIII são alterados do seguinte modo:

1) No anexo II, parte 2, secção A, são inseridos os seguintes pontos antes do ponto 2.1:

«2.0.1. Em cada veículo é marcado um NIV.

2.0.2. O NIV é único e atribuído inequivocamente a um veículo determinado.

2.0.3. O NIV é marcado no quadro ou no veículo no momento em que o veículo sai da linha de produção.

2.0.4. O fabricante assegura a rastreabilidade do veículo por meio do NIV durante um período de 30 anos.

2.0.5. A existência de medidas adotadas pelo fabricante para assegurar a rastreabilidade do veículo conforme referidas no ponto 2.0.4 não pode ser verificada na altura da homologação.».

2) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) A parte 2 é alterada do seguinte modo:

i) o ponto 2.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.1.2. Os veículos das categorias O_3 e O_4 devem estar equipados com dois espaços separados para montagem e fixação das chapas de matrícula da retaguarda (ou seja, permitindo a identificação facultativa de um veículo trator, quando exigido por uma autoridade nacional).»,

ii) no ponto 2.3.4.1.3 é aditado o seguinte período:

«No entanto, a entidade homologadora pode autorizar uma tolerância de até ± 15° para efeito do posicionamento da chapa de matrícula da frente com um afastamento em relação ao eixo longitudinal do veículo, se tal for solicitado pelo fabricante, por razões técnicas, aerodinâmicas ou outras.»;

b) Na parte 3, a adenda à SECÇÃO II do certificado de homologação UE, o ponto 2.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.3. Segunda chapa de matrícula da retaguarda, no caso de veículos da categoria O_3 e O_4: *520 × 120/340 × 240* ([2])».

3) No anexo IV, a parte 2 é alterada do seguinte modo:

a) É aditado o seguinte ponto 2.2.3.1:

«2.2.3.1. Se o dispositivo lava-para-brisas for concebido para incorporar uma função de atenuação das pressões excessivas em caso de bloqueio dos pulverizadores (por exemplo, válvula de descompressão), essa função deve ser permitida, em derrogação do disposto no ponto 2.2.3, segunda frase, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

a) Os fluidos que saem do sistema não entram em nenhum compartimento do veículo, incluindo a área por baixo da tampa do compartimento do motor, exceto se canalizado ou encaminhado especificamente para a superfície do solo, com o veículo parado e em condições normais de condução;

b) O dispositivo lava-para-brisas é capaz de funcionar normalmente após a eliminação total do bloqueio dos pulverizadores;

c) O funcionamento normal é assegurado sem qualquer outra intervenção do utilizador necessária para ativar, regular, religar ou substituir manualmente qualquer parte do dispositivo lava-para-brisas, do dispositivo limpa-para-brisas, do sistema elétrico ou de qualquer outro sistema pertinente.»;

b) O ponto 3.2.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.1.1. Todos os orifícios dos pulverizadores devem estar obstruídos no local onde o fluido sai dos orifícios, sendo o comando do lava-para-brisas acionado seis vezes num minuto, e cada período de funcionamento de pelo menos três segundos. No entanto, se a obstrução não for tecnicamente viável à saída dos orifícios, poderá ser executada no interior dos orifícios dos pulverizadores.».

4) No anexo VI, a parte 2 é alterada do seguinte modo:

a) No ponto 3.1.1.1, é aditado o seguinte período:

«Todavia, caso seja possível verificar se a temperatura da câmara fria, medida em pontos representativos, como a saída do ar ou as paredes, se encontra estabilizada à temperatura de ensaio especificada, o período de 24 horas pode ser encurtado.»;

b) O ponto 3.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«3.1.2. Antes da colocação do veículo na câmara de ensaio, as superfícies interior e exterior do para-brisas devem ser desengorduradas a fundo com álcool desnaturado ou um agente desengordurante equivalente. Após a secagem, aplica-se uma solução de amoníaco a, no máximo, 2 % ou uma solução comercial de amoníaco, sem adição de fragrâncias viciantes. Deixam-se secar novamente as superfícies, que depois se limpam com um pano de algodão seco.»;

c) É suprimido o ponto 3.1.6.4;

d) O ponto 3.1.6.5 passa a ter a seguinte redação:

«3.1.6.5. A temperatura na câmara de ensaio deve ser medida à altura do para-brisas num ponto tal que não seja sensivelmente afetado pelo calor libertado pelo veículo submetido a ensaio.»;

e) O ponto 3.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.1. Antes da colocação do veículo na câmara de ensaio, as superfícies interior e exterior do para-brisas devem ser desengorduradas a fundo com álcool desnaturado ou um agente desengordurante equivalente. Após a secagem, aplica-se uma solução de amoníaco a, no máximo, 2 % ou uma solução comercial de amoníaco, sem adição de fragrâncias viciantes. Deixam-se secar novamente as superfícies, que depois se limpam com um pano de algodão seco.»;

f) O ponto 3.2.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.2.1. A temperatura na câmara de ensaio deve ser medida à altura do para-brisas num ponto tal que não seja sensivelmente afetado pelo calor libertado pelo veículo submetido a ensaio.»;

g) Os pontos 3.2.4 e 3.2.5 passam a ter a seguinte redação:

«3.2.4. A superfície interna do para-brisas deve ser limpa como está prescrito no ponto 3.2.1 antes de o veículo ser colocado numa câmara de condicionamento. A temperatura ambiente deve ser reduzida e estabilizada a – 3 ± 1 °C. O veículo deve estar desligado e deve ser mantido à temperatura do ensaio durante um mínimo de dez horas antes de este ter início. Contudo, se for possível constatar que o fluido de arrefecimento do motor e o lubrificante se encontram estáveis à temperatura de ensaio prescrita, este período de dez horas pode ser encurtado.

3.2.5. O gerador de vapor deve ser colocado com os seus orifícios de saída no plano longitudinal médio do veículo, na segunda fila de bancos do veículo. Deve ser colocado, em princípio, atrás dos bancos da frente. Se isso não for possível devido à disposição interior do veículo, o gerador deve ser colocado em frente dos encostos dos bancos, na posição mais conveniente e próxima da mencionada.»;

h) É suprimido o ponto 3.2.7.4.

5) No anexo VII, parte 2, são aditados os pontos 1.3. e 1.3.1 seguintes:

«1.3. Aptidão para o reboque

1.3.1. A fim de permitir que um veículo a motor imobilizado seja retirado da via pública, rolando sobre as próprias rodas, deve ser possível rebocá-lo ou colocá-lo num modo que permita o seu reboque, com a presença da chave do veículo e sem recurso a ferramentas especiais ou à desmontagem de peças não concebidas para esse efeito, mediante o procedimento indicado pelo fabricante nas instruções de utilização do veículo a motor. O fabricante pode restringir as condições de reboque nas instruções de utilização no que diz respeito à velocidade e à distância rebocáveis, a fim de evitar danos irreversíveis, contudo, estas devem permitir uma distância de reboque mínima de 100 m em menos de dez minutos.

No caso dos veículos a motor das categorias M_1 ou N_1 cujas rodas sejam diretamente movidas por motores elétricos, se a rotação das rodas do veículo durante o reboque não for possível, o fabricante deve fornecer instruções no manual de utilização do veículo a fim de permitir que os serviços de assistência rodoviária retirem o veículo com ferramentas especiais.

Este requisito não se aplica se o veículo a motor estiver danificado de tal modo que o reboque sobre as próprias rodas seja fisicamente impossível ou inseguro ou se, devido a um defeito técnico, o comutador principal de controlo do veículo não puder ser ativado.».

6) No anexo XIII, a parte 2 é alterada do seguinte modo:

a) Na secção B, são inseridos os pontos 6, 6.1 e 6.2 seguintes:

«6. Massa do sistema de armazenamento de energia:

6.1. No caso dos veículos com emissões zero da categoria N_1, a massa do sistema de armazenamento de energia deve ser estabelecida com base na documentação fornecida pelo fabricante. A exatidão das informações declaradas deve ser verificada pelo serviço técnico, a contento da entidade homologadora.

6.2. No caso referido no ponto 6.1, o fabricante deve apor o seguinte símbolo adicional bem como o valor da massa do sistema de armazenamento de energia, abaixo ou ao lado das inscrições obrigatórias na chapa regulamentar do fabricante, no exterior de um retângulo claramente marcado, que deve conter apenas as informações obrigatórias.

«(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG»

A altura dos carateres do símbolo e do valor declarado não deve ser inferior a 4 mm.

Além disso, até à introdução no certificado de conformidade de uma entrada específica, o valor da massa do sistema de armazenamento de energia deve ser indicado na rubrica «Observações» do certificado de conformidade, de modo a permitir a inclusão destas informações na documentação de bordo relativa ao registo do veículo, do seguinte modo:

«Massa adicional devida às baterias: …… kg» (*)

_____

(*) No caso dos veículos híbridos a pilha de combustível (FCHV) ou dos veículos a motor exclusivamente elétricos, deve ser indicar-se o valor adicional da massa. Este valor resulta da subtração da massa total dos conjuntos de baterias de alta tensão pela massa do reservatório de combustível de referência (90 % cheio). O valor deve ser arredondado para quilogramas inteiros, sem casas decimais. No caso dos veículos a motor próprios para troca de baterias, deve indicar-se a massa no momento da produção do veículo a motor. Se não existir nenhum veículo com motor de combustão interna de referência em produção, este campo não é aplicável.»;

b) Na secção D, os pontos 2.1.4.1 e 2.1.4.2 passam a ter a seguinte redação:

«2.1.4.1. O peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos ou com emissões zero em conformidade com o ponto 2.3 do anexo I da Diretiva 96/53/CE e, para efeitos do artigo 2.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2019/631, a massa do sistema de armazenamento de energia dos veículos com emissões zero, devem ser definidos com base na documentação fornecida pelo fabricante. A exatidão das informações declaradas deve ser verificada pelo serviço técnico, a contento da entidade homologadora.

2.1.4.2. O fabricante deve apor o seguinte símbolo adicional, bem como o valor do peso adicional, no caso de veículos a motor movidos a combustíveis alternativos, ou da massa do sistema de armazenamento de energia, no caso de veículos a motor com emissões zero, abaixo ou ao lado das inscrições obrigatórias na chapa regulamentar do fabricante, no exterior de um retângulo claramente marcado, que deve conter apenas as informações obrigatórias.

"96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT — XXXX KG"

"(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG"

A altura dos carateres do símbolo e do valor declarado não deve ser inferior a 4 mm.

Além disso, até à introdução no certificado de conformidade de uma entrada específica, o valor do peso ou da massa adicionais do sistema de armazenamento de energia deve ser indicado na rubrica "Observações" do certificado de conformidade, de modo a permitir a inclusão destas informações na documentação de bordo relativa ao registo do veículo, do seguinte modo:

"Massa adicional devida às baterias: …… kg" (*)

_____

(*) No caso dos veículos híbridos a pilha de combustível (FCHV) ou dos veículos a motor exclusivamente elétricos, deve indicar-se a massa adicional. Este valor resulta da subtração da massa total dos conjuntos de baterias de alta tensão pela massa do reservatório de combustível de referência (90 % cheio). O valor deve ser arredondado para quilogramas inteiros, sem casas decimais. No caso dos veículos a motor próprios para troca de baterias, deve indicar-se a massa no momento da produção do veículo a motor. Se não existir um veículo de referência com motor de combustão interna em produção, este campo não é aplicável.».

ANEXO II

Os anexos II, VIII, XIII e XIV são retificados do seguinte modo:

1) No anexo II, parte 2, secção C, ponto 1.4, a linha relativa ao algarismo de controlo 7 do quadro passa a ter a seguinte redação:

«7	7/11	0.636».

2) No anexo VIII, parte 2, o ponto 1.9 passa a ter a seguinte redação:

«1.9. "Eixo retrátil", um eixo tal como definido no anexo XIII, parte 2, secção A, ponto 1.34;».

3) O anexo XIII é retificado do seguinte modo:

a) A parte 2 é retificada do seguinte modo:

i) na secção A, o ponto 1.32 passa a ter a seguinte redação:

«1.32. "Sobrelargura de inscrição da retaguarda", a distância entre o ponto inicial e o ponto extremo efetivamente alcançado pela retaguarda de um veículo quando manobra nas condições especificadas na secção C, ponto 8, ou na secção D, ponto 7;»,

ii) na secção B, o ponto 1.3 passa a ter a seguinte redação:

«1.3. Os dispositivos e equipamentos referidos na secção F não devem ser tidos em conta para a determinação do comprimento, da largura e da altura.»,

iii) na secção C, os pontos 1.3 e 1.3.1 passam a ter a seguinte redação:

«1.3. Os dispositivos e equipamentos referidos na secção F não devem ser tidos em conta para a determinação do comprimento, da largura e da altura.

1.3.1. Requisitos adicionais para os dispositivos aerodinâmicos referidos na secção F.»,

iv) na secção D, ponto 3.1, é aditada a seguinte fórmula:

«MC ≤ M + TM»;

v) na secção D, o ponto 1.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.4.1. Quando a totalidade da parte frontal da cabina do veículo a motor, incluindo todas as saliências exteriores do quadro, para-choques, dispositivos de recobrimento das rodas e rodas, por exemplo, for inteiramente conforme com os parâmetros da envolvente tridimensional indicados na secção J, e o comprimento da zona de carga não exceder 10,5 m, o veículo pode exceder o comprimento máximo autorizado definido no ponto 1.1.1.»,

vi) na secção F, quadro I, Comprimento do Veículo, a linha do elemento 13 passa a ter a seguinte redação:

«13.	Dispositivos de fixação de oleados e sua proteção	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x»;

b) Na parte 3, secção A, o ponto 1.1 da adenda à Secção II do certificado de homologação UE passa a ter a seguinte redação:

«1.1. O veículo foi homologado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, ou n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/535 (ou seja, as dimensões extremas do veículo excedem as dimensões máximas referidas no anexo XIII, parte 2, secções B, C, D ou E), ponto 1.1: sim/não (7)».

4) No anexo XIV, parte 1, as secções A e B passam a ter a seguinte redação:

«***Secção A***

Ficha de informações relativa à homologação UE de um veículo no que diz respeito ao seu sistema de hidrogénio

MODELO

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação UE de um veículo no que diz respeito ao seu sistema de hidrogénio.

As informações seguintes devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos ou imagens, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ser suficientemente pormenorizadas.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Nota explicativa:

A presente ficha de informações baseia-se na minuta estabelecida no anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2020/683 e deve ser preenchida com as informações pertinentes ao abrigo dos pontos enumerados acima, tal como definido nessa minuta.

Secção B

Ficha de informações relativa à homologação UE de componentes hidrogénio

MODELO

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação UE de componentes hidrogénio

As informações seguintes devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos ou imagens, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ser suficientemente pormenorizadas.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.4.

3.9.1.4.1.

3.9.1.4.2.

3.9.1.4.3.

3.9.1.4.4.

3.9.1.4.5.

3.9.1.4.6.

3.9.1.4.7.

3.9.1.4.8.

3.9.1.4.9.

3.9.1.4.10.

3.9.1.5.

3.9.1.5.1.

3.9.1.5.2.

3.9.1.5.3.

3.9.1.5.4.

3.9.1.5.5.

3.9.1.5.6.

3.9.1.5.7.

3.9.1.5.8.

3.9.1.5.9.

3.9.1.5.10.

3.9.1.6.

3.9.1.6.1.

3.9.1.6.2.

3.9.1.6.3.

3.9.1.6.4.

3.9.1.6.5.

3.9.1.6.6.

3.9.1.6.7.

3.9.1.6.8.

3.9.1.6.9.

3.9.1.6.10.

3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Nota explicativa:

A presente ficha de informações baseia-se na minuta estabelecida no anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2020/683 e deve ser preenchida com as informações pertinentes ao abrigo dos pontos enumerados acima, tal como definido nessa minuta.».