



## **Regulamento do Ministro das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos, de 31 de outubro de 2023, n.º IENW/BSK-2023/299526, que altera o Regulamento de Veículos no que diz respeito ao termo da opção de designar ciclomotores especiais na Lei de Tráfego Rodoviário de 1994 e à homologação de ciclomotores especiais pelo Serviço de Tráfego Rodoviário e à atualização dos requisitos permanentes aplicáveis aos ciclomotores especiais**

O Ministro das Infraestruturas e dos Recursos Hídricos,

Tendo em conta o artigo 4.º-B, n.º 2, palavras introdutórias e alínea b), o artigo 21.º, n.º 2, alínea b), n.º 3, alínea b), n.º 4, alínea b), e n.º 5, o artigo 23.º, n.os 1 e 2, o artigo 27.º, n.º 2, e o artigo 71.º da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994;

PELO PRESENTE, DETERMINA O SEGUINTE:

### **Artigo I**

O Regulamento de Veículos é alterado do seguinte modo:

A

No artigo 1.1, deve ser inserido o seguinte por ordem alfabética:

*ciclomotor especial*: ciclomotor, tal como referido no artigo 1.º, n.º 1, alínea e), alínea d), da Lei.

B

No artigo 1.1-A, a seguir a «veículo comercial,» é inserida a expressão «ciclomotor especial». C

No artigo 1.1-B, é suprimido o

«n.º 2 do artigo 20.º-F». D

O artigo 1.2 é alterado do seguinte modo:

1. É inserido o seguinte termo com a descrição correspondente após o conceito de *Regulamento (UE) 44/2014* e a sua descrição correspondente:

*Regulamento (UE) 134/2014*: Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão, de 16 de dezembro de 2013, que complementa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e desempenho da unidade de propulsão e que altera o anexo V do referido Regulamento (JOUÉ 2014, L53).

2. O seguinte termo é adicionado com a descrição correspondente após o conceito de *Regulamento 540/2014* e sua descrição correspondente:

*Regulamento 901/2014*: Regulamento de Execução (UE) n.º 901/2014 da Comissão, de 18 de julho de 2014, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito a propostas administrativas para a homologação e fiscalização de mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JOUÉ 2014, L 249).

E



O capítulo 3, secção 4, passa a ter a seguinte redação:

## **Secção 4. Homologações nacionais para ciclomotores especiais**

### **Artigo 3.4.0.**

O Regulamento (UE) n.º 168/2013 aplica-se mutatis mutandis aos fabricantes, às disposições relativas à concessão da homologação nacional a que se refere o presente capítulo e à monitorização da conformidade da produção, salvo determinado em contrário nesta secção ou em ligação com a implementação desta secção, nos regulamentos alternativos estabelecidos pelo Serviço de Tráfego Rodoviário.

### **Artigo 3.4.1**

1. Para efeitos de obtenção de uma homologação nacional, os ciclomotores especiais devem cumprir:
  - a. Os requisitos em:
    - 1º. Regulamento UNECE n.º 3;
    - 2º. Regulamento UNECE n.º 10;
    - 3º. Regulamento UNECE n.º 14;
    - 4º. Regulamento UNECE n.º 16 ou Regulamento UNECE n.º 44;
    - 5º. Regulamento UNECE n.º 50 ou Regulamento UNECE n.º 56 e Regulamento UNECE n.º 74;
    - 6º. Regulamento UNECE n.º 60;
    - 7º. Regulamento UNECE n.º 67 ou Regulamento UNECE n.º 110;
    - 8º. Regulamento UNECE n.º 75;
    - 9º. Regulamento UNECE n.º 78;
    - 10º. Regulamento UNECE n.º 81;
    - 11º. Regulamento UNECE n.º 136;
    - 12º. Regulamento (UE) n.º 3/2014, anexos II, IV, VII a IX, XII, parte I, XIII a XV, pontos 1.1 e 1.2, XVIII e XIX;
    - 13º. Regulamento (UE) n.º 44/2014, anexo II, VI, VIII, X, XIV e XVI.
    - 14º. Regulamento (UE) n.º 134/2014, anexo X, apêndices 1 e 1.1;
    - 15º. Regulamento (UE) n.º 901/2014, anexo V;
  - b. As prescrições permanentes estabelecidas no Capítulo 5 para os ciclomotores especiais.
2. Podem ser previstas derrogações ao n.º 1 em caso de incumprimento desses requisitos devido ao carácter inovador do veículo ou à aplicação de técnicas inovadoras, se uma avaliação dos riscos elaborada por um perito e um organismo independente demonstrar de que forma é assegurado o nível de segurança e de proteção ambiental desses requisitos.
3. Um ciclomotor especial destinado ao transporte de passageiros não deve exceder oito lugares sentados para passageiros. Os bancos devem dispor de espaço suficiente para a pessoa a transportar, devem estar equipados com cintos subabdominais e, se destinados a uma criança, devem conter uma indicação clara do peso máximo a que os lugares se destinam.

F

O Artigo 3.10.1 é alterado do seguinte modo:

1. Na alínea d), a expressão «Artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013» é substituída por «Artigo 2.º, n.º 2, alíneas b), d), e), f), g) e h), do Regulamento (UE) n.º 168/2013».
2. O parágrafo j) passa a ter a seguinte redação:
  - j. Ciclomotores especiais a que se refere o Artigo 20b da Lei de 1994 relativa à circulação rodoviária, na versão em vigor em 1 de julho de 2023.

G

São inseridos dois artigos a seguir ao Artigo 3.11.2, com a seguinte redação:

### **Artigo 3.11.3**

1. Os fabricantes de ciclomotores especiais que façam parte de uma existência e que não possam ser disponibilizados no mercado ou deixem de poder ser disponibilizados no



mercado ou postos em serviço devido à entrada em vigor de novos regulamentos técnicos para os quais não tenha sido aprovado, mas que ainda tencionem disponibilizá-lo no mercado ou colocá-lo no mercado, podem, logo que possível após a invalidação da aprovação, apresentar um pedido ao Serviço de Tráfego Rodoviário.

2. O primeiro parágrafo aplica-se apenas aos ciclomotores especiais situados no território dos Países Baixos para os quais tenha sido concedida uma homologação nacional válida no momento da sua produção, mas que não tenham sido disponibilizados no mercado ou colocados em circulação antes dessa homologação nacional ter caducado.
3. No que diz respeito ao pedido e à sua análise, aplicam-se, mutatis mutandis, o artigo 44.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e o artigo 3.11.1, n.os 2 e 3.

#### **Artigo 3.11.4.**

1. O mais tardar 2 semanas após o termo da validade de uma designação concedida nos termos do Artigo 20b da Lei de 1994 relativa à circulação rodoviária, na versão em vigor até 1 de janeiro de 2024, o fabricante deve fornecer ao Serviço de Tráfego Rodoviário uma panorâmica do número de ciclomotores especiais produzidos com base na designação no período compreendido entre a entrada em vigor da presente disposição e o termo da designação e que ainda não tenham sido admitidos na estrada, de uma forma a determinar pelo Serviço de Tráfego Rodoviário.
2. No contexto da verificação da exatidão da visão geral fornecida, o Serviço de Tráfego Rodoviário determina:
  - a. Que o fabricante dá ao Serviço de Tráfego Rodoviário a oportunidade de efetuar uma inspeção de uma forma a determinar por esse serviço, ou
  - b. Que o fabricante apresente uma declaração em língua neerlandesa relativa à exatidão da declaração de um contabilista, tal como referido no Artigo 1.º da Lei relativa à profissão de contabilista [Wet op het accountantsberoep].

H

O Artigo 3.12.1 é alterado do seguinte modo:

1. Na alínea b) do n.º 1, são inseridas as palavras «ou ciclomotores especiais» após «veículos da categoria L»;
2. Na alínea b) do n.º 2, são inseridas as palavras «ou ciclomotores especiais» após «veículos da categoria L»;
3. O quarto parágrafo é agora suprimido.

I

A secção 6, n.º 13, do capítulo 5 é

suprimida. J

É inserida uma nova secção após a secção 6 do capítulo 5, com a seguinte redação:

### **Secção 6-A Ciclomotores especiais**

#### **Artigo 5.6-A.0**

Os ciclomotores especiais devem satisfazer os requisitos estabelecidos na presente secção, avaliados de acordo com o método de inspeção correspondente, sob reserva do anexo VIII, se for caso disso.

*Artigo 0.º Aspetos gerais*

#### **Artigo 5.6-A.1**



	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais devem ter um número de identificação do veículo gravado na estrutura, no quadro ou numa construção semelhante, claramente legível.	Parágrafos 1 a 3: inspeção visual
2.	<p>Os ciclomotores especiais produzidos com base numa designação emitida antes de 2 de maio de 2019 devem estar equipados com uma chapa do fabricante com as seguintes informações:</p> <p>a. O nome ou a designação comercial do fabricante;</p> <p>b. A marca e designação do tipo de veículo;</p> <p>c. O número único da designação;</p> <p>d. O número de identificação do veículo;</p> <p>e. O nível sonoro durante o período de imobilização, sob a seguinte forma: '{ dB(A) - { min-1}' (no caso de veículos não submetidos ao ensaio do nível sonoro durante o período de imobilização, deve ser indicado o seguinte: « - dB(A) — - - min-1»);</p> <p>f. A potência do motor sob a seguinte forma: «{ kW»;</p> <p>g. A velocidade máxima determinada pelo projeto sob a seguinte forma: «{ km/u»;</p> <p>h. A massa em ordem de marcha, sob a seguinte forma: «{ kg»; e</p> <p>A massa máxima em carga tecnicamente admissível, sob a seguinte forma: «máx { kg».</p>	

## Artigo 1.º Construção geral do veículo

### Artigo 5.6-A.3

	Requisitos	Método de inspeção
1.	<p>As vigas longitudinais e transversais e as secções de reforço da estrutura do quadro, ou quaisquer componentes de substituição da carroçaria que ajudem a suportar ou sejam autoportantes dos ciclomotores incluídos na lista:</p> <p>a. Não devem apresentar fraturas ou fissuras; e</p> <p>b. Não devem estar ligadas, deformadas ou corroídas na medida em que a rigidez e a resistência da estrutura do quadro ou de quaisquer componentes de substituição da carroçaria que ajudem a suportar ou sejam autoportantes sejam impedidas, ou que o desempenho rodoviário do veículo seja afetado negativamente. Em caso de corrosão, aplicam-se as secções 1, 2 e 3 do título 2, capítulo 1, do anexo VIII.</p>	<p>- Parte a: inspeção visual.</p> <p>- Parte b: inspeção visual.</p> <p>Em caso de dúvida, deve ser efetuado um ensaio de condução.</p>
2.	<p>Se um ciclomotor especial for fabricado com uma armação com uma forquilha dianteira ou uma forquilha traseira, o quadro com a forquilha dianteira ou a forquilha traseira:</p> <p>a. Não deve apresentar fraturas ou fissuras;</p> <p>b. Não deve apresentar ferrugem; e</p> <p>c. Não deve estar deformado de modo a que a sua rigidez e resistência fiquem limitadas.</p>	Parágrafos 2 e 3: inspeção visual.
3.	Os componentes que fazem parte do quadro ou da estrutura de autossuporte devem ser corretamente montados.	

## Artigo 2.º Dimensões e massas

### Artigo 5.6-A.6

	Requisitos	Método de inspeção
1.	<p>Ciclomotores especiais:</p> <p>a. Para o transporte individual: 1.º. não serem mais compridos do que 3,00 m; 2.º. não serem mais largos do que 1,10 m; 3.º. não serem mais altos do que 2,00 m;</p> <p>b. Para o transporte de passageiros ou de mercadorias: 1.º. não serem mais compridos do que 3,00 m; 2.º. não serem mais largos do que 1,15 m; 3.º. não serem mais altos do que 2,00 m.</p>	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual. Em caso de dúvida, o ciclomotor especial é medido.
2.	Em derrogação do primeiro parágrafo, os ciclomotores especiais com menos de três rodas para transporte individual e produzidos com base numa designação emitida a 2 de maio de 2019 não podem exceder 0,75 m.	

### Artigo 5.6.-A.7

	Requisitos	Método de inspeção
1.	A massa máxima em ordem de marcha dos ciclomotores especiais produzidos com base numa designação emitida antes de 2 de maio de 2019 pode ser: a. Para o transporte individual, não superior a 125 kg; b. Para o transporte de passageiros ou de mercadorias, se o ciclomotor especial tiver menos de quatro rodas, no máximo 270 kg; e Para o transporte de passageiros ou de mercadorias, em que o ciclomotor especial tenha quatro ou mais rodas, no máximo, 425 kg.	Inspeção visual. Em caso de dúvida, o ciclomotor especial é pesado.
2.	Os ciclomotores especiais devem ser munidos de uma indicação claramente visível com a quantidade de massa que o ciclomotor especial pode ser carregado sem exceder a massa máxima tecnicamente autorizada. A massa máxima tecnicamente admissível não deve exceder 200 kg para ciclomotores especiais para transporte individual e 565 kg para ciclomotores especiais para o transporte de passageiros ou de mercadorias.	Inspeção visual

### Artigo 3.º Motor, sistemas de combustível e ambiente

#### Artigo 5.6-A.8

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais devem respeitar de forma coerente a velocidade máxima de construção indicada na placa de construção, acrescida de 4 km/h. São aplicáveis as disposições previstas no apêndice VIII, artigos 28.º a 29.º-A.	Em caso de dúvida, deve ser efetuado um ensaio de condução.
2.	Os ciclomotores especiais não podem estar equipados com instalações com o objetivo aparente de entrar ou influenciar o controlo da velocidade máxima de construção referida no primeiro parágrafo.	Inspeção visual, com funcionamento ou ativação de quaisquer dispositivos presentes. Se necessário, a medição será realizada novamente.

#### Artigo 5.6-A.12

	Requisitos	Método de inspeção
1.	A bateria dos ciclomotores especiais deve ser montada corretamente.	Parágrafos 1 a 3: inspeção visual
2.	Os cabos elétricos dos ciclomotores especiais devem ser montados e isolados de forma segura.	
3.	Na eventualidade de um perigo, a corrente pode ser facilmente interrompida.	
4.	Uma falha no fornecimento de energia não conduz a situações perigosas.	

#### Artigo 5.6-A.12-A

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais alimentados eletricamente podem ser equipados com um motor elétrico com uma potência nominal máxima contínua: a. Não superior a 1 kW, se os ciclomotores especiais se destinarem ao transporte individual; e b. Não superior a 4 kW se os ciclomotores especiais se destinarem ao transporte de passageiros ou mercadorias.	Inspeção visual, ao ler o valor indicado na placa de construção.
2.	Os componentes do grupo motopropulsor elétrico de ciclomotores especiais alimentados eletricamente devem: a. Ser sólidos; b. Ser corretamente montados; c. Estar isentos de danos; d. Estar isentos de fugas; e. Estar devidamente cobertos, com exceção do conjunto de cabos; f. Estar devidamente isolados.	Inspeção visual

#### Artigo 5.6-A.13

	Requisitos	Método de inspeção
1.	O motor dos ciclomotores especiais deve ser montado corretamente.	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual.
2.	Os suportes do motor não devem estar seriamente danificados, as peças de borracha não devem estar rasgadas e a vulcanização não deve ter-se soltado completamente.	





## Artigo 4.º Transmissão de energia

### Artigo 5.6-A.15

Requisitos	Método de inspeção
A velocidade dos ciclomotores especiais deve ser ajustável de forma fácil e eficaz. Com ciclomotores especiais produzidos com base numa designação emitida antes de 2 de maio de 2019, deve existir uma ligação lógica entre o modo de funcionamento do comando e o efeito a alcançar.	Inspeção visual.

### Artigo 5.6-A.16

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os componentes dos ciclomotores especiais necessários à transmissão devem ser corretamente montados.	Inspeção visual. É permitida uma embraiagem flexível completamente rompida, desde que o eixo de transmissão permaneça no lugar.
2.	As coberturas de poeiras sobre os veios de transmissão devem estar corretamente montadas e não devem estar danificadas de forma a afetar a sua vedação.	Parágrafos 2 e 3: inspeção visual.
3.	A propulsão do ciclomotor especial com rodas viradas para a retaguarda não deve ser efetuada através da roda dianteira ou das rodas dianteiras.	

## Artigo 5.º Eixos

### Artigo 5.6-A.18

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os eixos dos ciclomotores especiais estão firmemente ligados ao veículo e não devem apresentar quebras ou fissuras.	Parágrafos 1 a 4: inspeção visual
2.	Os eixos não devem estar deformados de forma a comprometer a sua resistência.	
3.	Os eixos não devem estar montados, danificados ou deformados de forma alguma que afete o seu manuseamento.	
4.	Os eixos não devem ser afetados por corrosão que comprometa a sua resistência.	

### Artigo 5.6-A.19

	Requisitos	Método de inspeção
1.	As cavilhas, rolamentos, buchas e esferas dos ciclomotores devem ser corretamente montados.	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual.
2.	As tampas de poeira das rótulas esféricas devem estar corretamente montadas e não devem estar danificadas de forma a afetar a sua vedação.	
3.	As cavilhas, rolamentos, buchas e rótulas esféricas, bem como outros pontos de articulação de uma suspensão totalmente independente, não devem apresentar folga excessiva. São aplicáveis as disposições dos artigos 46.º, 47.º e 48.º do anexo VIII.	Inspeção visual. A folga deve ser visível da forma correta. Em caso de dúvida, a folga deve ser medida com uma ferramenta de medição adequada.
4.	Se uma parte do interior da estrutura da rótula esférica e da rótula esférica for visível porque a tampa está danificada ou ausente, esta peça não deve apresentar qualquer corrosão.	Se a cobertura estiver danificada ou em falta, deve ser efetuada uma inspeção visual.

### Artigo 5.6-A.20

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os rolamentos de roda dos ciclomotores especiais não devem mostrar folga excessiva. São aplicáveis as disposições do artigo 49.º do anexo VIII.	Inspeção visual. A folga deve ser visível da forma correta. Em caso de dúvida, a folga deve ser medida com uma ferramenta de medição adequada.



	Requisitos	Método de inspeção
2.	Os sinais de desgaste ou danos aos rolamentos das rodas não devem ser audíveis ou palpáveis.	Inspeção visual e auditiva em que a roda, com ou sem equipamento, é rodada. Se necessário, deve ser efetuado um exame de condução.

#### Artigo 5.6-A.24

	Requisitos	Método de inspeção
1.	As rodas e os seus componentes de ciclotores especiais não devem apresentar quebras, fissuras, corrosão grave ou deformação grave. Os componentes não devem estar soltos ou em falta.	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual, enquanto a roda pode girar livremente.
2.	As rodas, as suas jantes e todos os respetivos elementos de fixação devem estar corretamente montados.	

#### Artigo 6.º Suspensão

##### Artigo 5.6-A.27

	Requisitos	Método de inspeção
1.	As rodas dos ciclotores especiais devem estar equipadas com pneus.	Inspeção visual.
2.	Os pneus não devem apresentar qualquer dano quando a carcaça for visível.	Parágrafos 2 a 4: inspeção visual, onde a roda é girada.
3.	A definição de perfis deve ser fornecida em toda a circunferência e largura do piso do pneu.	
4.	O piso do pneu não deve apresentar elementos metálicos que possam sobressair durante a viagem.	

##### Artigo 5.6-A.28

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Se o ciclomotor especial estiver equipado com um sistema de suspensão, este sistema deve funcionar corretamente.	Inspeção visual, na qual o ciclomotor é suspenso várias vezes. Em caso de dúvida, deve ser efetuado um ensaio de condução.
2.	Os componentes do sistema de suspensão não devem apresentar quaisquer ruturas ou fissuras, não devem ser gravemente afetados pela corrosão e devem estar corretamente montados. Este requisito é cumprido no que diz respeito aos lugares de suspensão se estes não estiverem enferrujados. Se uma placa de mola estiver enferrujada, não deve ser reparada.	Inspeção visual.

#### Artigo 7.º Direção

##### Artigo 5.6-A.29

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclotores especiais devem estar equipados com um sistema mecânico de direção.	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual.
2.	De ciclotores especiais: a. O equipamento de direção deve ser eficaz; b. Os revestimentos contra poeiras não devem estar danificados na medida em que não cubram adequadamente; c. Os engates e as ligações devem estar isentos de folga; d. Os elementos necessários para a transmissão das forças de direção devem estar corretamente montados.	



## Artigo 8.º Dispositivo de travagem

### Artigo 5.6-A.31

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais devem estar equipados com um sistema de travagem que funcione corretamente, cujos componentes: a. Foram corretamente montados com os meios adequados de fixação e retenção; b. Não foram afetados pela corrosão; c. Não foram danificados, rasgados ou avariados; e d. Não apresentem qualquer fuga interna ou externa; e. Não se arrastem; f. Não friccionem com peças do veículo.	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual, em caso de realização de um exame de condução.
2.	O veículo não deve mover-se para o lado ao travar ou reduzir a velocidade.	
3.	A alavanca do travão ou o pedal do travão não se movem de modo a poderem ser pressionados ou carregados para uma paragem.	Comando em que o pedal do travão é ativado com uma força não superior a 500 N (50 kg). No caso de uma alavanca do travão, esta deve ser efetuada com a força manual máxima.
4.	Os cabos de travão não estão desgastados e estão em bom estado de funcionamento.	Inspeção visual, onde o travão é acionado.
5.	Nenhum componente do ciclomotor especial impede o funcionamento do sistema de travagem.	Parágrafos 5 e 6: inspeção visual.
6.	Se o ciclomotor especial estiver equipado com um sistema de travagem hidráulico, o nível do fluido de travagem não é inferior ao mínimo.	

### Artigo 5.6-A.38

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais devem estar equipados com um sistema de travagem com retardamento de travagem de, pelo menos, 4,0 m/s <sup>2</sup> .	Em caso de dúvida, efetuar um ensaio de desaceleração para determinar se a desaceleração exigida é obtida através da medição da distância percorrida.
2.	Os ciclomotores especiais produzidos com base numa designação emitida antes de 2 de maio de 2019, devem estar equipados com, pelo menos, um travão de atrito.	Parágrafos 2 a 5: inspeção visual;
3.	Os ciclomotores especiais produzidos com base numa designação emitida antes de 2 de maio de 2019 devem ser travados em todos os eixos.	
4.	Os ciclomotores especiais podem estar equipados com um sistema de paragem de emergência.	
5.	Os ciclomotores especiais com mais de duas rodas devem estar equipados com um dispositivo de bloqueio.	

## Artigo 9.º Carroçaria

### Artigo 5.6-A.41

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os acessórios permanentes em ciclomotores especiais para poderem transportar carga ou pessoas devem ser montados de forma segura.	Parágrafos 1 a 6: inspeção visual.
2.	Os ciclomotores especiais destinados ao transporte individual ou ao transporte de mercadorias não proporcionam espaço aos passageiros.	
3.	Os ciclomotores especiais destinados ao transporte de passageiros devem ter lugares equipados com cintos de segurança não danificados, que tenham sido montados de forma segura e que contenham um fecho que funcione adequadamente.	
4.	Os ciclomotores especiais destinados ao transporte de passageiros ou ao transporte de mercadorias devem estar equipados com um banco do condutor com proteção que possa impedir o condutor de cair do veículo.	
5.	Os ciclomotores especiais destinados ao transporte de mercadorias devem estar equipados com um espaço de carga suficientemente forte para o transporte de mercadorias e que disponha de meios para evitar que as mercadorias caiam do veículo durante a condução.	
6.	Se um ciclomotor especial estiver equipado com carroçaria: a. As portas ou capôs que permitem o acesso ao espaço de pessoas ou mercadorias devem ter um fecho adequado, que deve ser assegurado	



	Requisitos	Método de inspeção
	por fechaduras e dobradiças que funcionem corretamente; b. As portas e capôs referidos na alínea a) devem poder ser abertos normalmente tanto a partir do interior como do exterior do veículo; c. Deve estar equipado com um espelho exterior esquerdo devidamente montado, cujo vidro não apresente sinais de quebra e não esteja deteriorado; d. Pode estar equipado com um espelho exterior direito devidamente montado; e e. Deve estar equipado com um espelho retrovisor devidamente montado, cujo vidro não apresente sinais de quebra, se for possível uma visão para a retaguarda.	
7.	Se um ciclomotor especial estiver equipado com uma carroçaria com janelas: a. Essas janelas não devem apresentar qualquer dano ou descoloração; b. Essas janelas não devem estar equipadas com objetos desnecessários que impeçam a visão do condutor; c. A transmitância luminosa desses vidros não deve ser inferior a 55 %; e d. O para-brisas deve estar equipado com um limpa-para-brisas que funcione corretamente: 1.º. dispositivo limpa para-brisas que proporcione visibilidade suficiente ao condutor quando ativado; 2.º. dispositivo de lavagem do para-brisas; e 3.º. instalação de desembaciamento e descongelamento, se se tratar de um corpo fechado.	Inspeção visual, medição da parte c em caso de dúvida.

#### Artigo 5.6-A.48

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclotores especiais não devem ter componentes cortantes que possam prejudicar outros utentes da estrada em caso de colisão.	Parágrafos 1 a 3: inspeção visual
2.	As rodas ou pneus de ciclotores especiais não podem friccionar.	
3.	Nenhum componente do exterior de um ciclomotor especial deve ser montado, danificado, desgastado ou afetado pela corrosão, de modo a que exista um risco de afrouxamento.	

#### Artigo 10.º Luzes, sinais luminosos e dispositivos retrorrefletores

#### Artigo 5.6-A.51

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclotores especiais devem estar equipados com: a. Marcação de linhas refletoras visíveis a vermelho ou um ou dois refletores vermelhos instalados na traseira do veículo a uma altura não inferior a 0,15 m e não superior a 0,90 m; b. Marcação refletora claramente visível, branca ou amarela, ou um ou dois refletores laterais âmbar, montados na lateral do veículo; e c. Um ou dois refletores brancos à frente do veículo.	Inspeção visual; em caso de dúvida, isto é medido.
2.	Os ciclotores especiais produzidos com base numa designação emitida antes de 2 de maio de 2019 devem estar equipados com: a. Uma ou duas luzes à frente do veículo; b. Uma ou duas luzes traseiras; c. Uma ou duas luzes de travagem; e d. Dois indicadores de mudança de direção à frente e dois indicadores de mudança de direção na traseira do veículo.	Inspeção visual.

#### Artigo 5.6-A.57

	Requisitos	Método de inspeção
	Um ciclomotor especial pode ser equipado com uma ou duas luzes de condução diurna.	Inspeção visual.

#### Artigo 5.6-A.59

	Requisitos	Método de inspeção
1.	A luz na frente de um ciclomotor especial não deve ser diferente do branco ou amarelo.	Parágrafos 1 a 4: inspeção visual, quando as luzes relevantes são ativadas.

	Requisitos	Método de inspeção
--	------------	--------------------



2. As luzes da retaguarda e de travão não devem ser de outra cor que não vermelha.
3. Os indicadores de mudança de direção não devem ser de outra cor que não âmbar.
4. As luzes de condução diurna não devem ser de outra cor que não branca.

#### Artigo 5.6-A.64

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais não podem ser equipados com luzes ofuscantes.	Parágrafos 1 e 2: inspeção visual.
2.	Os ciclomotores especiais não podem estar equipados com luzes que pisquem, à exceção dos indicadores de mudança de direção.	

#### Artigo 5.6-A.65

Requisitos	Método de inspeção
Os ciclomotores especiais não podem ser equipados com mais luzes e dispositivos refletores do que os prescritos ou permitidos nos artigos 5.6-A.51 e 5.6-A.57.	Inspeção visual.

#### Artigo 11.º Ligação entre o ciclomotor especial e o reboque

#### Artigo 5.6-A.66

Requisitos	Método de inspeção
Os ciclomotores especiais não podem ser equipados com um dispositivo de engate do reboque.	Inspeção visual.

#### Artigo 12.º Diversos

#### Artigo 5.6-A.71

	Requisitos	Método de inspeção
1.	Os ciclomotores especiais devem estar equipados com uma campainha ou buzina de frequência fixa que funcione corretamente.	Inspeção visual e auditiva ativando assim a campainha ou buzina.
2.	Os ciclomotores especiais podem estar equipados com um dispositivo de aviso sonoro destinado a impedir a utilização ou o roubo não autorizados do ciclomotor.	Parágrafos 2 a 4: inspeção visual e auditiva
3.	Os ciclomotores especiais podem estar equipados com um sistema de aviso acústico do veículo.	
4.	Os ciclomotores especiais não podem estar equipados com avisadores sonoros diferentes dos referidos no primeiro ao terceiro parágrafo.	

K

No artigo 5.18.1, sob a renumeração do quarto ao oitavo parágrafo para quinto ao nono parágrafo, é inserido um parágrafo, com a seguinte redação:

4. Nenhum reboque pode ser movido com um ciclomotor especial.

L

No n.º 7 do artigo 5.8.2, são inseridos os termos «um ciclomotor especial», a seguir a «veículo a motor de duas rodas,».

M

O título do artigo 5.18.26 passa a ter a seguinte redação:

#### **D. Ciclomotores, ciclomotores especiais e reboques de ciclomotores.**

N

São inseridos dois artigos a seguir ao artigo 5.18.26, com a seguinte redação:



### **Artigo 5.18.26-A**

1. Os ciclomotores especiais para transporte individual com menos de três rodas, incluindo a carga, não devem exceder 0,75 m de largura.
2. Os ciclomotores especiais para transporte individual com mais de duas rodas, incluindo a carga, não devem exceder 1,10 m de largura.
3. Os ciclomotores especiais para o transporte de passageiros ou de mercadorias, incluindo carga, não devem exceder 1,15 m de largura.

### **Artigo 5.18.26-B**

A massa máxima admissível indicada num ciclomotor especial não deve ser excedida ou a soma das cargas por eixo do veículo carregado não deve exceder a massa máxima autorizada do veículo.

O

O Artigo 6.3 é alterado do seguinte modo:

1. Na alínea b) do n.º 1, são inseridas as palavras «ou ciclomotores especiais» após «autocarros»;
2. Na alínea r) do n.º 1, os termos «e ciclomotores» são substituídos por «, ciclomotores e ciclomotores especiais,».
3. No n.º 1, alínea x), a seguir a «veículos a motor» é inserida a expressão «e ciclomotores especiais»;
4. No n.º 1, alínea z), a seguir a «ciclomotores» é inserida a expressão «e ciclomotores especiais»;
5. No n.º 7, a seguir à expressão «ciclomotores» é inserida a expressão «, ciclomotores especiais».

### **Artigo II**

A

O Artigo 2.º, alínea w), do Regulamento relativo aos Serviços de Tráfego Rodoviário passa a ter a seguinte redação:

- w. Controlo da conformidade da produção de veículos a motor a que se refere o Artigo 20b da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994.

B

Com efeitos a partir de (2 anos após a entrada em vigor do presente regulamento), o Artigo 2.º, alínea w), do regulamento relativo às obrigações do Serviço de Tráfego Rodoviário caduca, sendo as subsecções x) a ii) relegadas para w) a hh).

### **Artigo III**

1. O presente regulamento entra em vigor a partir do momento em que o Artigo I, partes C, E e P, da Lei de 26 de outubro de 2023 que altera a Lei do Tráfego Rodoviário de 1994 e quaisquer outras leis relativas ao termo da possibilidade de designar ciclomotores especiais no capítulo IIA da Lei do Tráfego Rodoviário de 1994, que permite a aplicação do quadro relativo aos veículos elétricos ligeiros e quaisquer outras alterações (Boletim de Leis e Decretos de 2023, 377) entrem em vigor, com exceção do Artigo I, pontos C.
2. O Artigo I, pontos C, entra em vigor a partir do momento em que entrem em vigor os artigos I, partes F, K, M, N e O, IV e VIII da Lei de 26 de outubro de 2023, que altera a Lei do Tráfego Rodoviário de 1994 e quaisquer outras leis relativas à expiração da possibilidade de designar ciclomotores especiais no Capítulo IIA da Lei de 1994 relativa ao Tráfego Rodoviário, que permite a aplicação do quadro aplicável aos veículos elétricos ligeiros e de quaisquer outras alterações (Boletim Leis e Decretos de 2023, 377) entrem em vigor.



---

O presente despacho e a exposição de motivos serão publicados no Jornal Oficial.

*O MINISTRO DAS INFRAESTRUTURAS E DOS RECURSOS HÍDRICOS,  
M.G.J. Harbers*



## NOTAS EXPLICATIVAS

### Explicação geral

#### 1. Introdução

O presente regulamento diz respeito à elaboração da Lei de 26 de outubro de 2023, que altera a Lei do Tráfego Rodoviário de 1994 e de quaisquer outras leis relativas ao termo da possibilidade de designar ciclomotores especiais no Capítulo IIA da Lei do Tráfego Rodoviário de 1994, que permite a aplicação do quadro relativo aos veículos elétricos ligeiros e de quaisquer outras alterações<sup>1</sup> (a seguir designada por: alteração legislativa) e implementa a transformação do processo de designação de ciclomotores especiais pelo Ministro das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos sobre a aprovação de ciclomotores especiais pelo Serviço de Tráfego Rodoviário (a seguir designado por: RDW) como entidade homologadora. Através da presente alteração ao Regulamento de Veículos, os requisitos de designação baseados no artigo 20.º-B da Lei do Tráfego Rodoviário de 1994 incluíam anteriormente na designação de ciclomotores especiais anteriormente na regra política (a seguir designada: regra política) são convertidos em requisitos de homologação, tal como referido no capítulo III da referida lei. Além disso, os requisitos permanentes aplicáveis aos ciclomotores especiais são alinhados com este requisito.

##### 1.1 Antecedentes

Em resultado da alteração legislativa, a autorização de ciclomotores especiais (veículos semelhantes a ciclomotores não abrangidos pelos regulamentos europeus relativos aos veículos, em especial o Regulamento (UE) n.º 168/2013<sup>2</sup>, deve ser transferida do Ministro para o RDW. A razão para esta transição está no relatório do Conselho de Segurança na sequência do acidente com um vagão de carga elétrico.<sup>3</sup> Tal como acima referido, o presente regulamento prevê a transição da opção de emitir instruções para ciclomotores especiais para a concessão de homologações para esta categoria de veículos.

Além disso, os requisitos permanentes aplicáveis aos ciclomotores especiais previstos no presente regulamento foram alinhados com a regra política que foi substancialmente alterada a partir de 2 de maio de 2019. A regra de política alterada estabeleceu requisitos de admissão mais rigorosos para os ciclomotores especiais. Foi referido na exposição de motivos da alteração da regra política que os requisitos de entrada são, pelo, menos tão rigorosos e muitas vezes ligeiramente mais rigorosos do que os requisitos permanentes.<sup>4</sup> A razão para tal é que os requisitos de entrada aplicam-se a um veículo novo, em que os requisitos permanentes garantem a segurança da utilização de um veículo durante todo o seu ciclo de vida. Os veículos estão equipados com componentes que estão sujeitos a desgaste durante a utilização. Os requisitos permanentes contêm os requisitos mínimos que esses componentes de desgaste devem cumprir (adicionalmente ou de outra forma).

A regra política alterada já anunciava que a alteração dos requisitos permanentes do Regulamento de Veículos poderia ser necessária devido aos requisitos de admissão mais rigorosos da regra política alterada. Esse anúncio foi efetuado com o presente regulamento.

#### 2. Esquema do regulamento

Nos termos destas regras, a homologação de ciclomotores especiais é regulada pelo aditamento de uma nova secção, secção 4, ao capítulo 3 do regulamento relativo aos veículos. Os requisitos permanentes aplicáveis aos ciclomotores especiais são estabelecidos numa nova secção 6-A do capítulo 5 do regulamento relativo aos veículos. Em suma, os requisitos do n.º 4 da regra política e do antigo parágrafo 13, da secção 6, do capítulo 5, do Regulamento de Veículos foram vistos e fundidos em conjunto.

##### 2.1 Aprovação

No que diz respeito à homologação de ciclomotores especiais, foram aditados ao regulamento relativo aos veículos os artigos 3.4.0 e 3.4.1 O artigo 23.º, n.º 1, da Lei de Tráfego Rodoviário

<sup>1</sup> Boletim de Leis e Decretos de 2023, n.º 377.

<sup>2</sup> 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 JOUE 2014, L25).

<sup>3</sup> Conselho para a Segurança, «Segurança na estrada — Lições após o acidente com o vagão de carga elétrico», Haia, 16 de outubro de 2019.

<sup>4</sup> Diário do Governo de 2019, 24423, p. 15 e 20.



de 1994 fornece a base jurídica para tal no que diz respeito às homologações nacionais, incluindo as dos ciclomotores especiais. Para a homologação nacional de ciclomotores especiais, determinou-se que o Regulamento (UE) n.º 168/2013 se aplica, se for caso disso, *mutatis mutandis* aos fabricantes, à forma como é concedida uma homologação nacional para ciclomotores especiais e à monitorização da conformidade. Isto significa, nomeadamente, que os fabricantes de ciclomotores especiais com homologação nacional devem poder apresentar à entidade homologadora ou ao proprietário do veículo um certificado de conformidade de cada veículo por um período de 10 anos. Além disso, para efeitos de homologação, deve examinar-se se determinados componentes dos veículos cumprem os regulamentos UNECE e os requisitos permanentes estabelecidos para o efeito. Neste contexto, alguns anexos de vários regulamentos europeus foram igualmente declarados aplicáveis *mutatis mutandis*. O Artigo 3.4.1, n.º 2, inclui a possibilidade de demonstrar por outros meios que o veículo cumpre os requisitos de segurança e proteção ambiental prescritos no primeiro parágrafo, se estes não forem cumpridos da forma prescrita devido ao carácter inovador do veículo ou à aplicação de técnicas inovadoras. O facto de o nível de segurança e de proteção do ambiente ser garantido por meios de conformidade alternativos deve ser demonstrado através de uma avaliação dos riscos efetuada por um organismo especializado e independente. Em alguns aspetos, foi também aproveitada a oportunidade para corrigir as omissões e introduzir melhorias técnicas em relação à regra política ou ao anterior n.º 13 da secção 6 do Regulamento de Veículos. O Artigo 3.4.1, n.º 3, inclui também uma obrigação de aprovação para o número de lugares em ciclomotores especiais destinados ao transporte de pessoas. Este requisito é retomado do artigo 31.º-A da Regra de Política. A razão pela qual este requisito foi incluído no Artigo 3.4.1, n.º 3, e ainda não foi incluído como requisito permanente no presente regulamento deve-se ao facto de existir uma diferença entre ciclomotores especiais já designados e ciclomotores especiais aprovados nos termos deste regulamento.

O artigo 3.10.1 regula os veículos que foram excluídos da homologação. Com a alteração da alínea j) do referido artigo, os ciclomotores especiais produzidos com base numa designação válida ficam isentos da obrigação de homologação. Isto significa que os ciclomotores especiais produzidos com base numa designação válida, mesmo após o termo dessa designação, são autorizados a circular na estrada se satisfizerem os requisitos permanentes. Uma designação para a produção de ciclomotores especiais caduca quando tiver sido emitida uma homologação nacional, ou 2 anos após a entrada em vigor da alteração legislativa por força da lei.

O novo artigo 3.11.3 diz respeito a um regulamento de reservas residuais para ciclomotores especiais aprovados. Este regulamento de reservas residuais está em conformidade com o regulamento de reservas residuais para ciclomotores (regular) que exige uma homologação da UE. Tendo em conta que se trata de uma homologação nacional e, por conseguinte, diz respeito a veículos que, no momento da produção, cumpriam os requisitos técnicos aplicáveis nos Países Baixos, este artigo estabelece outros requisitos para a colocação no mercado de ciclomotores especiais cuja homologação nacional tenha caducado. O novo Artigo 3.11.4 diz respeito à obrigação de o titular da designação fornecer ao Serviço de Tráfego Rodoviário uma panorâmica do número de ciclomotores especiais produzidos durante o período compreendido entre a entrada em vigor desta disposição e o termo de uma designação emitida ao titular da designação e que ainda não tenham sido admitidos na estrada. Ao fornecer esta visão geral, o Serviço de Tráfego Rodoviário obtém informações sobre o stock remanescente de ciclomotores especiais designados por titular da designação no momento em que a designação expira. Isto impede que os ciclomotores especiais produzidos após o termo de uma designação sejam oferecidos para registo. O artigo 3.12.1 diz respeito à retirada ou recolha de ciclomotores especiais. A alteração a este artigo visa regulamentar a recolha de veículos da mesma forma que se aplica a outros veículos da categoria L.

Alguns artigos da regra de política referem-se apenas a componentes de ciclomotores especiais que foram avaliados para efeitos da designação de um ciclomotor especial. Estes requisitos foram incorporados, tanto quanto possível, nos requisitos de homologação do capítulo 3, remetendo para os regulamentos UNECE pertinentes. Trata-se do artigo 13.º, n.º 2, artigo 17.º, n.os 1 e 2, palavras introdutórias e alíneas b) e c), artigo 21.º, n.º 5, artigo 21.º-A, artigo 22.º, n.os 2 e 4, artigo 28.º, n.º 2, artigo 31.º-A, n.os 2 e 4 a 6, e artigos 40.º e 41.º da regra de política.

## 2.2 *Requisitos permanentes*

O quadro incluído no anexo I da presente nota explicativa especifica quais os artigos do parágrafo 4 da regra de política e quais os artigos do capítulo 5, secção 6, ponto 13, do Regulamento de Veículos, que conduziram, em última análise, aos artigos da nova secção 6-A do capítulo 5 do Regulamento de Veículos. Examinou igualmente os requisitos permanentes aplicáveis aos ciclomotores «regulares» (capítulo 5, secção 6). Para uma justificação substancial dos requisitos, remete-se, de um modo geral, para a explicação da alteração da



regra de política de 2 de maio de 2019.<sup>5</sup>

Tal como acima referido, determinados artigos da regra de política não têm um equivalente no capítulo 5 do Regulamento de Veículos. Estes artigos são mencionados na Secção 2, n.º 1. O oposto é o caso de uma série de outros requisitos. A título de exemplo, podem citar-se as disposições sobre a presença e requisitos de luzes diurnas de condução. As luzes de condução diurna não são mencionadas na regra de política, mas no Regulamento de Veículos. As luzes de condução diurna não são obrigatórias, nem são consideradas na avaliação de um pedido de designação como ciclomotor especial. Podem estar presentes num ciclomotor especial e, nesse caso, devem cumprir determinados requisitos. Por conseguinte, foram mencionados no Regulamento de Veículos (ver novos artigos 5.6-A.51 e 5.6-A.59, n.º 4, do Regulamento de Veículos).

Os artigos 18.º, n.os 1 a 3, 19.º e 20.º da regra de política, dos quais os artigos 5.6.77, 5.6.78, 5.6.79 e 5.6.80 do Regulamento de Veículos eram equivalentes, não constam da nova secção 6-A. Estes artigos contêm requisitos relativos aos sistemas ou instalações de combustível. Uma vez que os atuais ciclmotores especiais são todos veículos a motor elétrico e que os novos ciclmotores especiais não estão autorizados a dispor de um motor de combustão interna (dada a definição constante da Lei alterada de Tráfego Rodoviário de 1994), estes artigos caducaram. Tendo em conta o que precede, os parágrafos 1 e 2 do artigo 5.6-A.12-A, «ou híbrido elétrico» também não estão incluídos, como foi o caso no artigo 18.º, n.º 4, da regra de política.

Para além das alterações ao capítulo 5, secção 6, ponto 13, do Regulamento de Veículos, foram igualmente introduzidas alterações no parágrafo 18. Isto diz respeito aos requisitos de utilização. Prevê que os ciclmotores especiais não podem rebocar reboques ou reboques a motor e inclui as larguras máximas (para massas para ciclmotores especiais carregados).

No Capítulo 6, Secção 2, do Regulamento dos Veículos, que diz respeito à alteração da homologação de veículos e, mais especificamente, às alterações estruturais, o ciclomotor especial foi inserido em determinadas partes do Artigo 6.3. Tendo em conta o que precede, certas modificações à construção de um ciclomotor especial, efetuadas após a concessão de uma homologação nacional, devem cumprir os requisitos impostos ao veículo nos termos do Capítulo 3 do Regulamento dos Veículos. Isto garante a segurança rodoviária do veículo modificado.

Embora estes regulamentos ainda não contenham quaisquer requisitos relativos ao registo de ciclmotores especiais e à localização definitiva de um número de registo no ciclomotor especial, está em preparação um requisito de registo para ciclmotores especiais. Em qualquer caso, o regulamento relativo aos veículos e o regulamento relativo aos números de registo e chapas de matrícula devem ser alterados em devido tempo.

### 2.3. Tarefa RDW

Para além de alterar o regulamento relativo aos veículos, este regulamento alterou igualmente o regulamento relativo ao Serviço de Tráfego Rodoviário. O Artigo 2.º, alínea w), do referido regulamento é limitado à supervisão da conformidade da produção de ciclmotores especiais, uma vez que a missão do RDW no processo de designação para admissão à circulação rodoviária de ciclmotores especiais foi substituída pela concessão de homologações nacionais para ciclmotores especiais. O dever de executar tarefas e ações e de tomar decisões relativas à homologação nacional já está incluído no artigo 4.º-B, n.º 1, alínea b), da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994. Em conformidade com a transformação acima referida do processo de designação de ciclmotores especiais para a aprovação de ciclmotores especiais, esta tarefa diz igualmente respeito à aprovação de ciclmotores especiais. Esta tarefa inclui igualmente a possibilidade de solicitar uma análise de risco à Fundação para a Investigação Científica da Segurança Rodoviária [Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)] para conduzir com um novo tipo de ciclomotor especial, função que a SWOV já desempenhou no contexto do processo de designação de ciclmotores especiais.

## 3. Supervisão e execução

A fiscalização (mercado ou não) da homologação nacional de ciclmotores especiais, como era o caso no momento da designação do ciclomotor especial, foi investida na Inspeção do Ambiente e dos Transportes [Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)]. Tal está em consonância com a supervisão dos veículos com uma homologação da UE. A ILT é também a autoridade responsável no que respeita a esses veículos e garante, na fase comercial, que um veículo cumpre os requisitos legais, por exemplo, inspecionando os sítios da Web dos

<sup>5</sup> Diário do Governo de 2019, 24423, em particular a explicação artigo a artigo.



concessionários de ciclomotores especiais.

Tendo em conta os artigos 158.º e 159.º, preâmbulo e alínea a) da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994, a polícia pode sustentar que os requisitos permanentes não são cumpridos. A maioria dos requisitos permanentes é testada ao longo do percurso através de uma inspeção visual. Isto porque é uma forma eficiente e eficaz de avaliação. No entanto, isso não se limita a olhar apenas para o veículo. A inspeção visual inclui também a utilização de dispositivos, o exercício de uma força, com recurso a ferramentas ou não, e a avaliação dos documentos apresentados.

#### **4. Impacto**

Para além do ponto 6 da exposição de motivos da Lei de Alteração, refira-se o seguinte.

Os requisitos de aprovação estabelecidos no presente regulamento não diferem substancialmente das regras estabelecidas na regra de política e não têm impacto substancial nos ciclomotores especiais já em circulação. Nos termos da lei transitória resultante da alteração do (artigo 20.º-B) da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994, as instruções relativas aos ciclomotores especiais permanecem válidas durante dois anos. Durante este período transitório, qualquer pessoa pode apresentar um pedido ao RDW para a concessão de uma homologação nacional. O mesmo se aplica aos titulares de uma designação de ciclomotor especial. O RDW avalia se o requerente cumpre os requisitos estabelecidos. Os ciclomotores especiais anteriormente não homologados devem cumprir imediatamente os requisitos de homologação do presente regulamento. A decisão de alteração não resulta num aumento substancial dos custos de conformidade, nem em encargos administrativos para os cidadãos ou as empresas. Não se prevê qualquer impacto substancial em relação aos requisitos permanentes, uma vez que os novos requisitos permanentes são, na sua maioria, coerentes com os antigos requisitos permanentes e, na medida em que não o fazem, são de tal modo gerais que cada veículo cumprirá.

#### **5. Consulta e aconselhamento**

##### *Teste de implementação de RDW*

Os elementos deste regulamento de alteração foram apresentados principalmente e coordenados com representantes do Serviço de Tráfego Rodoviário. Nos termos do Artigo 11.º do Regulamento relativo ao Controlo e Monitorização do Serviço de Tráfego Rodoviário, o projeto deste regulamento de alteração foi formalmente apresentado ao Serviço de Tráfego Rodoviário para efeitos de um ensaio de aplicação. O RDW observou que poderia operar como uma autoridade de homologação independente para ciclomotores especiais. Trata-se de um aditamento às tarefas existentes para as categorias de veículos. Uma das condições prévias para tal é o aumento do pessoal do departamento responsável pela avaliação dos pedidos de homologação nacional. Isto está previsto. Além disso, foi tida em conta a importância do período transitório de dois anos mencionado pelo RDW e os requisitos de aprovação técnica foram incluídos e explicados mais pormenorizadamente no regulamento.

##### *Teste de aplicação e implementação da ILT.*

Solicitou-se à Inspeção do Ambiente Humano e dos Transportes (ILT) que realizasse um teste de viabilidade e aplicabilidade. Este teste foi realizado em 15 de fevereiro de 2023. A ILT considera que a alteração do regulamento não é executória devido à ausência de requisitos de homologação especificados, de uma característica de homologação e de um certificado de conformidade. A Secção 4 do Capítulo 3 do Regulamento dos Veículos contém artigos sobre os requisitos de homologação aplicáveis. Ao fazê-lo, a ILT supervisiona os operadores económicos na chamada fase comercial dos veículos, e o RDW é a entidade homologadora independente que decide, com base nos requisitos de homologação, se é concedida uma homologação nacional a um fabricante. O RDW observou que poderia funcionar como uma autoridade de homologação independente. Por conseguinte, não há razão para duvidar da aplicabilidade deste regulamento. A ILT considera igualmente que a alteração do regulamento é praticável, uma vez que não conduz a qualquer ajustamento dos orçamentos ou ativos exigidos pela ILT.

##### *Aconselhamento e revisão dos encargos regulamentares*

O Conselho Consultivo para a Análise da Pressão Regulamentar (ATR) não selecionou o ficheiro para uma opinião formal, pois não era esperado ter quaisquer consequências substanciais para a carga regulamentar.

##### *Consulta na Internet*

Porque este regulamento implica alterações nos direitos e obrigações dos cidadãos e empresas,



foi realizada uma consulta através da Internet. O regulamento esteve aberto de 5 de dezembro de 2022 a 16 de janeiro de 2023. A consulta resultou em 20 respostas. Destas respostas, três provinham de fabricantes de ciclomotores especiais, nove de particulares e oito de grupos de interesse. As respostas são brevemente discutidas a seguir.

#### *Designação da RDW como organização de aprovação independente*

Dos titulares de designação que responderam, dois são favoráveis à designação do RDW como organização de aprovação independente. O terceiro produtor é crítico. Estas respostas dizem principalmente respeito à escolha da designação do RDW, que foi debatida na consulta na Internet sobre a alteração legislativa. As respostas não contêm quaisquer comentários substantivos sobre o presente regulamento. Para além das respostas acima referidas dos fabricantes, vários outros inquiridos também reagiram à designação do RDW como entidade de certificação independente. Chamou-se a atenção para a capacidade da RDW para realizar inspeções. Esta questão foi abordada no teste de implementação da RDW. Remete-se para o primeiro parágrafo da Secção 5 para refletir este facto.

Em algumas das respostas, levanta-se a questão de saber se existe um conflito de interesses, uma vez que o RDW concebe e testa os requisitos de inspeção. Neste contexto, é importante que os requisitos com base nos quais as homologações nacionais são emitidas e os requisitos permanentes que os veículos devem cumprir sejam determinados pelo ministro ou pelo ministro e pelo parlamento. O RDW prestou aconselhamento sobre os requisitos de aprovação e os requisitos permanentes incluídos neste regulamento. Por conseguinte, não existe qualquer conflito de interesses.

#### *Caráter temporário da regra política relativa à designação de ciclomotores especiais*

Alguns inquiridos consideram que o processo de tomada de decisão é inadequado, uma vez que não é claro quando a regra política se tornou definitiva. A regra política diz respeito a regulamentos que são válidos desde o momento da entrada em vigor até ao momento em que a regra política é alterada ou revogada. A alteração da regra política foi referida no debate parlamentar como um quadro intercalar (temporário) para a designação de ciclomotores especiais. Na altura, a expressão «quadro temporário» destinava-se a deixar claro que a alteração de 2 de maio de 2019 constitui um passo no sentido do quadro regulamentar final para os veículos elétricos ligeiros. A razão para a utilização do termo «quadro temporário» no tratamento parlamentar na altura prende-se com o facto de o Conselho de Segurança Neerlandês estar a realizar uma investigação nessa altura em resposta ao acidente com um Stint em setembro de 2018. O Conselho de Segurança Neerlandês analisou igualmente o sistema mais amplo de autorização de veículos. A fim de, por um lado, não tornar impossível a designação de ciclomotores especiais e, por outro, antecipar as conclusões do Conselho de Investigação, a regra política foi alterada na altura, indicando que se seguiria um quadro definitivo. Seguiu-se o parecer do Conselho de Segurança Neerlandês em 16 de outubro de 2019. Recomendou, nomeadamente, a revisão da autorização de veículos não abrangidos por uma homologação europeia e a criação de uma entidade homologadora independente para o efeito. No debate em sessão plenária sobre as recomendações do parecer do Conselho de Investigação, em 30 de outubro de 2019, o ministro comprometeu-se perante o hemiciclo a adotar as recomendações do Conselho de Investigação. O primeiro passo nesse sentido é a designação do RDW como entidade homologadora independente, para a qual são igualmente necessários os regulamentos em vigor. Num futuro próximo, o quadro LEV será acompanhado de requisitos técnicos e requisitos para a utilização em estrada.

#### *Categorias de veículos no futuro quadro LEV*

Muitas respostas dizem respeito ao futuro quadro LEV, incluindo uma proposta para equiparar o estatuto da trotineta elétrica ao da bicicleta com assistência elétrica aos pedais. A razão subjacente a esta questão é que a maioria dos inquiridos considera que a autorização de uma trotineta elétrica é desproporcionada e que a autocertificação é suficiente para garantir a segurança estrutural e as características de condução das trotinetas elétricas. A revisão das categorias de veículos para as quais é exigida uma autorização é abordada no quadro LEV.

#### *Aspetos jurídicos*

Algumas observações expressaram dúvidas quanto ao facto de poder ser exigida uma homologação nacional para a disponibilização no mercado ou colocação no mercado de ciclomotores especiais. A este respeito, é feita referência à relação entre a Diretiva relativa às máquinas<sup>6</sup> e os requisitos neerlandeses em matéria de autorização e utilização na estrada.

<sup>6</sup> Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO 2006, L 157)



Em especial, verificou-se que os veículos não abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 168/2013 estão isentos da homologação, tal como referido no Artigo 21.º da Lei de 1994 relativa ao tráfego rodoviário. As respostas concluem, portanto, que os ciclomotores especiais estão injustamente sujeitos a um processo de aprovação. Os ciclomotores especiais não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 168/2013. Tal não altera o facto de outros quadros europeus, como a Diretiva relativa às máquinas, serem aplicáveis. A Diretiva relativa às máquinas estabelece requisitos essenciais de saúde e segurança de aplicação geral. Os ciclomotores especiais devem satisfazer os requisitos da Diretiva relativa às máquinas. No entanto, a Diretiva relativa às máquinas deixa margem para os Estados-Membros estabelecerem regras mais pormenorizadas em matéria de segurança do tráfego rodoviário. Com a alteração legislativa, o sistema de designações de ciclomotores especiais foi substituído por uma homologação nacional para ciclomotores especiais, tal como referido no Capítulo III da Lei de 1994 relativa à circulação rodoviária. A exigência de uma homologação nacional antes de os ciclomotores especiais serem admitidos no mercado ou poderem ser colocados no mercado está, por conseguinte, em conformidade com os regulamentos europeus.

## **6. Notificação**

O projeto de regulamento de alteração foi apresentado à Comissão Europeia em 22 de dezembro de 2022 para dar cumprimento ao Artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio dos regulamentos técnicos e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JOUE 2015, L 241; número de notificação 2022 0873/NL).

Nos termos do Artigo 6.º, n.º 1, da diretiva acima referida, foi então cumprido um prazo suspensivo de três meses, que terminou em 23 de março de 2023. Não foram recebidas quaisquer respostas neste período.

## **7. Entrada em vigor**

A entrada em vigor do presente regulamento está largamente em linha com a entrada em vigor da Lei de 26 de outubro de 2023, que altera a Lei de Tráfego Rodoviário de 1994 e algumas outras leis relativas à abolição da possibilidade de designar ciclomotores especiais no Capítulo IIA da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994, que permite a aplicação do quadro relativo aos veículos elétricos ligeiros e algumas outras alterações (Boletim de Leis e Decretos 2023, 377).

As exceções a este regulamento consistem no ajuste ao Artigo 1.1b, do Regulamento de Veículos. Uma referência neste artigo expira 2 anos após a entrada em vigor do regulamento, uma vez que o Artigo 20f da Lei de Tráfego Rodoviário de 1994, a que se refere este artigo, caduca nessa data.

*O MINISTRO DAS INFRAESTRUTURAS E DOS RECURSOS HÍDRICOS,  
M.G.J. Harbers*



## ANEXO I

Quadro de transição dos requisitos permanentes:

Regulamento de veículos (antigo)	Regulamento de veículos (novo)
Artigo 5.6.73	Artigo 5.6-A.1, n.º 1
Artigo 5.6.74	Artigo 5.6-A.3
Artigo 5.6.75	Artigo 5.6-A.6, n.º 1
Artigo 5.6.76	Artigo 5.6-A.8
Artigo 5.6.77	
Artigos 5.6.78. e 5.6.79	
Artigo 5.6.80	
Artigo 5.6.81, n.os 1 e 2	Artigo 5.6-A.12
Artigo 5.6.81, n.os 3 e 4	Artigo 5.6-A.13
Artigo 5.6.82	Artigo 5.6-A.15
Artigo 5.6.89, n.º 2	Artigo 5.6-A.31
Artigo 5.6.83	Artigo 5.6-A.16
Artigo 5.6.84	Artigo 5.6-A.18
Artigo 5.6.85	Artigo 5.6-A.20
Artigo 5.6.86	Artigo 5.6-A.24
Artigo 5.6.87, n.º 1	Artigo 5.6-A.27, n.º 1
Artigo 5.6.87, n.º 2	Artigo 5.6-A.27, n.º 4
Artigo 5.6.92, n.º 2	Artigo 5.6-A.48, n.º 2
Artigo 5.6.88	Artigo 5.6-A.29
Artigo 5.6.89, n.º 1, e artigo 5.6.90	Artigo 5.6-A.31, n.º 1, e artigo 5.6-A.38, n.º 1
Artigo 5.6.91	Artigo 5.6-A.41, n.º 1
Artigo 5.6.92, n.º 1	Artigo 5.6-A.48, n.º 1
Artigo 5.6.93, n.º 1	Artigo 5.6-A.51, n.º 1, preâmbulo e alíneas a) e b)
Artigo 5.6.93, n.º 2	
Artigo 5.6.94, alíneas a), b), c) e e)	Artigo 5.6-A.51, n.º 2
Artigo 5.6.94, alínea d)	Artigo 5.6-A.51, n.º 1, preâmbulo e alínea c)
Artigo 5.6.94, alínea f)	Artigo 5.6-A.57
Artigo 5.6.95, n.os 1 a 3	Artigo 5.6-A.59, n.os 1 a 3
Artigo 5.6.95, n.º 4	Artigo 5.6-A.59, n.º 4
Artigo 5.6.96	Artigo 5.6-A.64
Artigo 5.6.97	Artigo 5.6-A.65
Artigo 5.6.99	Artigo 5.6-A.71
Artigo 5.6.98	Artigo 5.6-A.66