



ÍNDICE

ART. 1.	GENERALIDADES.....	2
ART. 2.	PROVAS PONTUÁVEIS.....	2
ART. 3.	VIATURAS ADMITIDAS.....	2
ART. 4.	LICENÇAS - CONCORRENTES - CONDUTORES - EQUIPAS.....	3
ART. 5.	ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	3
ART. 6.	PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO	3
ART. 7.	PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO CPNE	3
ART. 8.	PROVAS DE ESTRADA.....	4
ART. 9.	SETORES DE REGULARIDADE E "POWER STAGE"	5
ART. 10.	CLASSIFICAÇÕES FINAIS	5
ART. 11.	PRÉMIOS FINAIS.....	5
ART. 12.	SEGURO	5
ART. 13.	RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS	6
ANEXO I -	EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	7
ANEXO II -	PUBLICIDADE	8
ATUALIZAÇÕES		9

ART. 1. GENERALIDADES**1.1. Regulamentação Aplicável**

A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza o Campeonato de Portugal de Novas Energias (CPNE), sendo o promotor Classic Clube de Portugal com a marca My Time, o qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), em especial pelo seu anexo K, Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), Prescrições Específicas de Provas de Regularidade (PEPR), Prescrições Específicas de Ralis (PER) e pelo presente regulamento e anexos a estes. No caso de alguma prova estar também integrada em eventos FIA, a regulamentação desse evento sobrepõe-se à regulamentação nacional.

1.2. Cada evento do CPNE deve ser tendencialmente de zero emissões provocadas por combustíveis fósseis e todas as pessoas envolvidas, são obrigados a demonstrar o seu forte compromisso com a proteção ambiental, evitando atos ou omissões que possam perturbar ou contaminar as áreas onde se desenrola cada evento, ou gerar resíduos ou ruído desnecessário.

1.2.1. Devem usar-se produtos com rótulo ecológico em todas as atividades, se possível.

1.2.2. Postos de recarga e toda a estrutura logística do evento, deve usar apenas energia elétrica proveniente da rede.

1.2.3. Cada equipa concorrente deve planear a sua participação de modo a prevenir acidentes ambientais.

1.2.4. Organizadores, oficiais de prova e participantes, não devem deixar no local quaisquer objetos ou materiais, como garrafas, metal, materiais de embalagem de plástico, restos de comida, pneus sobressalentes, sobressalentes usados, etc, ao longo de todo o roteiro do evento. Têm obrigação de deixar os espaços usados mais limpos do que antes da sua chegada.

1.2.5. Deve ser evitado fazer barulho desnecessário como aceleração repentina, travagem brusca ou usar a buzina do carro desnecessariamente.

1.2.6. Os controladores devem ter, nos seus postos, um número suficiente de sacos para recolha de lixo, e não devem deixar no local qualquer objeto ou material usado para a execução de suas funções, como tiras autocolantes, placas, todos os tipos de materiais auxiliares bem como resíduos de alimentos e embalagens.

1.2.7. Separação de lixo é obrigatória.

1.3. Campeonatos em disputa:

Campeonato de Portugal de Novas Energias	1º condutor	2º condutor/navegador	Absoluto
Taça de Eficiência Energética	1º condutor	2º condutor/navegador	
Troféu Melhor Equipa Feminina	1º condutor	2º condutor/navegador	
Troféu Melhor Equipa	Equipas		Absoluto

1.4. Designação do CPNE 2026 - Campeonato Portugal de Novas Energias PRIO, sendo obrigatória a colocação de publicidade, e nos locais indicados, conforme Anexo II.

ART. 2. PROVAS PONTUÁVEIS**2.1. Conforme calendário desportivo nacional:**

Campeonato Portugal Novas Energias 2026		
Data	Prova	Organizador
13 - 15 março	Oeiras Eco Rally Portugal *	Classic Clube Portugal
23 - 24 maio	Gaia Eco Rally	Road 21- PCA
26 - 28 junho	E-Rally CA Alentejo	S.A. Reguenguense
25 - 26 julho	Eco Rally SDM	SDM A.A.Coimbra
3 - 5 outubro	Eco Rally Madeira *	New Wave
07 - 08 novembro	Fafe Eco Rally	Classic Clube Portugal

* FIA Eco Rally Cup

2.2. Mínimo de provas para efetivar o campeonato

Desde que se realizem, no mínimo, 4 das provas referidas no Art. 2.1 do presente regulamento.

ART. 3. VIATURAS ADMITIDAS

3.1. Serão admitidos apenas veículos BEV (*battery electric vehicle*) de série com passaporte técnico ou autorização para circulação.

3.2. Para competição de eficiência energética, serão admitidos os veículos referidos no Anexo I.

3.3. A utilização de equipamentos de auxílio à navegação é livre, não sendo permitido a sua ligação à tomada OBD (On-Board Diagnostic), nem a sua colocação em locais que comprometam a segurança da equipa.

ART. 4. LICENÇAS - CONCORRENTES - CONDUTORES - EQUIPAS

4.1. Condutores Admitidos

Detentores de licença desportiva, Nacional LSC válida (ou grau superior) nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, para além de 1º condutores residentes noutros países, com licenças equivalentes passadas pela entidade federativa do seu país, acompanhada da respetiva *start permission*.

4.2. Caso o concorrente não seja o próprio condutor

Deverá ser obrigatoriamente titular de licença desportiva de CONCORRENTE.

4.3. Participação de um 2º condutor/navegador

É obrigatória em todas as provas e ser detentor de licença desportiva Nacional LSC válida (ou grau superior), nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, para além de 2º condutores/navegadores residentes noutros países, com licenças equivalentes passadas pela entidade federativa do seu país acompanhada da respetiva *start permission*. De prova para prova, um licenciado poderá ser 2º condutor/navegador de qualquer 1º condutor.

4.4. Tratamento para os campeonatos de 2ºs condutores / navegadores

Idêntico ao que se prevê no presente regulamento para os 1ºs condutores.

4.5. 1º condutores e 2º condutores/navegadores sem licença desportiva

Podem alinhar nas provas, no entanto não serão elegíveis para pontuar para o CPNE. Será sempre necessária uma Autorização de Participação.

4.6 - São admitidas equipas detentoras de "Licença de Equipa".

ART. 5. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

5.1. Números de competição

A elaboração da lista de inscritos das provas do CPNE, englobará, sem distinção, todas as diferentes classes de veículos admitidos a participar, segundo as seguintes regras:

a) Na primeira prova do campeonato

Segundo a ordem da classificação final absoluta do CPNE em 2024, até ao 10º lugar. Os restantes serão deixados ao livre critério do organizador.

b) Nas provas seguintes

Segundo a classificação geral provisória absoluta do CPNE do corrente ano, reportada à data do fecho de inscrições para a respetiva prova, para os dez primeiros classificados. Os restantes serão deixados ao livre critério do organizador.

5.2. No caso de condutores reconhecidamente regulares, que não se encontrem classificados no CPNE, o organizador poderá, por exceção ao disposto no Art. 5.1 e até a um máximo de 3 condutores, atribuir-lhes números de competição, entre os primeiros dez, segundo a ordem que entender como a mais apropriada.

ART. 6. PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO

6.1. Só serão atribuídas pontuações a concorrentes que participem em pelo menos uma prova até à 3ª prova, inclusive. Um concorrente que comece a participar no Campeonato a partir da 3ª+1 prova não irá pontuar no Campeonato.

6.2. 2ºs condutores / navegadores

Serão atribuídas pontuações independentes das que os 1ºs condutores obtenham.

6.3. Só serão atribuídas pontuações a equipas que sejam mencionadas no boletim de inscrição e desde que as mesmas constem na lista de admitidos à partida.

6.4. Nos eventos FIA, será estabelecida uma classificação que terá em conta apenas a componente de regularidade, sendo essa classificação a que será tida em conta para o CPNE. Para a Taça de Eficiência Energética, será utilizada a classificação elaborada do ECI (Energy Consumption Index) elaborada pela FIA, [exceto no Oeiras Eco Rally Portugal, em que a classificação para a Taça de Eficiência Energética será feita de acordo com o Anexo I deste regulamento e as condições descritas no "Bulletin 02" da prova/evento.](#)

ART. 7. PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO CPNE

7.1. Pontuações

Em cada prova, aos campeonatos referidos no Art. 1 do presente regulamento, são atribuídos os seguintes pontos, consoante o lugar que lhes couber na classificação geral final:

GERAL			
1º	25 Pontos	6º	10 Pontos
2º	20 Pontos	7º	8 Pontos
3º	17 Pontos	8º	6 Pontos
4º	14 Pontos	9º	4 Pontos
5º	12 Pontos	10º	2 Pontos
11º e seguinte		1 Ponto	

POWER STAGE	
1º	3 Pontos
2º	2 Pontos
3º	1 Pontos

7.2. Para a “Taça Eficiência Energética”, regulamentada no Anexo I, será utilizado o mesmo sistema de pontuações.

7.3. Para o “Troféu de Equipas/Teams” são consideradas em cada prova, as duas melhores pontuações dos elementos de cada equipa/team, não se tendo em conta os pontos da “power stage”.

7.4. Caso um dos eventos não possa ser realizado na sua totalidade

Os pontos para o Campeonato serão concedidos com base no seguinte:

- Pontos totais se 75% ou mais do valor referido no artigo 8.3 foi executado;
- Metade dos pontos se 50% ou mais, mas menos de 75% do valor referido no artigo 8.3 foi executado;
- Um terço dos pontos se 25% ou mais, mas menos mais de 50% da duração prevista no artigo 8.3 foi executado;
- Não há pontos se menos de 25% do valor referido no artigo 8.3 foi executado.

7.4.1. Para taça Eficiência Energética, aplica-se o mesmo princípio, sendo as percentagens relativas ao percurso inicialmente previsto no regulamento particular da prova.

7.4.2. Quaisquer decimais serão arredondados para cima ou para baixo para o número inteiro mais próximo.

ART. 8. PROVAS DE ESTRADA

8.1. Percurso comum

Será obrigatoriamente em piso estabilizado, em forma de rali com Setores de Ligação (SL) e Setores de Regularidade (SR), ou em formato de circuito ou rampa.

8.2. Parque de Partida

Após as verificações técnicas iniciais, os veículos participantes não ficarão em parque fechado. Contudo a organização pode criar um parque de partida, no qual as equipas deverão colocar os seus veículos, segundo o horário da prova constante do regulamento particular de prova.

8.3. Setores de Regularidade

Devem ter pelo menos 120 kms.

8.4. Cronometragem e Roadbook

Nos controlos secretos dos Setores de Regularidade, a cronometragem deve ser efetuada com aproximação à décima de segundo e o Roadbook deverá ser medido com precisão de um metro.

8.5. Penalizações máximas

Em cada controlo secreto:

- 30 segundos por passar com mais de 30 segundos de diferença para a hora ideal.
- 60 segundos se não passar, ou passar 10 minutos antes ou após a hora ideal.

8.6. Atribuição de “joker”

Consiste em não considerar a maior pontuação que um concorrente obtenha num controlo secreto durante uma parte do percurso. O organizador pode prever não mais que um “joker” em cada secção sendo consideradas apenas penalizações por atraso.

8.7. Controlos horários TC/CH

Penalizações de acordo com o ponto 19.3.4 das Prescrições Específicas de Ralis 2026.

8.8. Carregamento

De acordo com o regulamento particular de cada evento.

8.9. Assistência

As viaturas poderão ser assistidas durante a prova.

8.10. Troço de aferição

Com um mínimo de 2,0 Km e não distando mais de 10 Km do local das verificações administrativas e terá de ser incluído no regulamento particular da prova, ou aditamento até à publicação da lista de inscritos.

8.11. Duração

De acordo com o regulamento particular de cada prova.

8.12. Classificação

Para que uma equipa conste da classificação final tem de ter controlado no TC/CHC do final da prova. Se devidamente regulamentado e de modo a facilitar o procedimento de chegada, para efeitos de classificação, o último TC/CHC pode ser substituído pelo último controlo secreto, do último SR da prova, não se aplicando neste caso o ponto 8.7.

ART. 9. SETORES DE REGULARIDADE E "POWER STAGE"

9.1. Provas pontuáveis para o CPNE

Deverão respeitar integralmente o disposto nas PEPR, o presente regulamento e seus anexos.

9.2. Caderno de itinerário e a carta de controlo das secções de cada dia serão entregues durante as verificações administrativas, previstas para esse dia. Qualquer exceção deve constar no regulamento particular.

9.3. Velocidade média

O estabelecimento da velocidade média nos Setores de Regularidade é da responsabilidade do organizador, que deve ter em conta as condições da via, a velocidade máxima (e mínima), permitida em cada local do itinerário pelo código da estrada, devendo também ser calculada de modo a evitar qualquer abrandamento e problemas de tráfego, especialmente em estradas principais e mais rápidas.

9.4. Tabelas de médias

Podem ser fornecidas como anexo ao regulamento particular da prova, fazer parte integrante do caderno de itinerário ou ainda da carta de controlo. Qualquer exceção deve constar no regulamento particular, ou documentação anexa.

9.5. Power Stage

Em cada evento será disputada uma "Power Stage", que não contará para a classificação geral, mas fornecerá pontos para este Campeonato, conforme descrito no Art 7.1 deste regulamento.

ART. 10. CLASSIFICAÇÕES FINAIS

10.1. Quantidade de resultados para efeitos de pontuação final

Para a pontuação final do CPNE e "Taça Eficiência Energética" serão considerados, os cinco melhores resultados das provas que o integram.

10.1.1. Pontuação Final

De acordo com o Art. 13.1.3 das PGAK, para ser considerado campeão é necessário um mínimo de 3 (três) classificados nos campeonatos em disputa no Art. 1.2 deste regulamento, caso contrário será declarado vencedor.

10.1.2. Para se atribuir o "troféu de equipas/teams" será necessário um mínimo de 3 (três) equipas classificadas.

10.1.3. Quantidade de resultados para efeitos de pontuação final "Troféu de Equipas"

Para o "Troféu de Equipas" é considerado o total de resultados das seis provas.

10.2. Tratamento para os campeonatos de 2ºs condutores / navegadores

Idêntico ao que se prevê no presente regulamento para os 1ºs condutores.

10.3. Anulação de prova

10.3.1. No caso da anulação de uma das provas referidas no Art. 2 serão considerados os quatro melhores resultados.

10.3.2. No caso da anulação de duas das provas referidas no Art. 2 serão considerados os quatro melhores resultados.

10.4. Casos de igualdade de pontuação

Serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.6 das PGAK.

10.5. Para fazer parte das classificações finais do CPNE

É necessário ter no mínimo, as participações previstas no Art 13.3 das PGAK.

ART. 11. PRÉMIOS FINAIS

11.1. Prova

Conforme regulamento particular.

11.2. Campeonato

De acordo com o Art. 1.2 do presente regulamento e Art. 23 das PGAK.

ART. 12. SEGURO

12.1. Prémio de seguro

Será cobrado anexo à taxa de inscrição, nos termos definidos no Art. 17 das PGAK.

ART. 13. RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

13.1. Reclamações ou apelos

Devem ser apresentados nos termos definidos nos Art. 13 e 15 do CDI, bem como no Art. 14 das PGAK.

13.2. Dúvidas ou casos não previstos neste regulamento

Serão analisados e decididos pela direção da FPAK.

13.3. Modificações ao presente regulamento

Será introduzida, conforme especificado no Art. 2.5.1 das PGAK. A validade de tais alterações, terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK.

ANEXO I - EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Para serem admitidos na classificação de Eficiência Energética, todos os veículos devem estar em conformidade com o código da estrada, permitir a recolha de valores para os cálculos e fornecer o **COC** (Certificate Of Conformity) do veículo, quando da sua inscrição.

A secção ou secções que contarão para a classificação de Eficiência Energética devem vir referenciadas no regulamento particular da prova.

Na lista de admitidos à partida deve vir indicada a capacidade da bateria (**CB**) de cada viatura e o consumo (**CW 100Km**). Para apuramento destes valores devem ser considerados os que à data da publicação da lista de inscritos de cada evento constem no site ev-database.org, nos seguintes itens:

- Para capacidade da bateria (**CB**), deve ser usado o valor indicado no item "Useable Battery";
- Para consumo (**CW 100Km**), deve ser usado o valor indicado no item "Efficiency", traduzido para kWh/100km.

Caso haja algum modelo que não conste nesta base de dados, ou que o **COC** não tenha sido fornecido, o delegado técnico proporá ao colégio de comissários desportivos a utilização de outros dados considerados fiáveis ou a não inclusão do veículo nesta classificação.

Para cálculo da Energia Consumida (**EC**), no início de cada secção será lida no computador de bordo a percentagem de carga da bateria (**% inicial**) de cada concorrente e será selada a tampa de acesso à tomada de carregamento, caso seja necessário. No final do percurso, será de novo lida a percentagem de carga (**% final**). Durante o percurso em causa, não será possível recarregar.

A classificação será efetuada de acordo com o um Índice de Eficiência Energética (**IEE**), tendo em conta a comparação do **CW 100Km** com o consumo real aos 100 Km (**CR 100km**) calculado de seguinte forma:

$$IEE = CR\ 100Km / CW\ 100Km$$

onde

$$CR\ 100\ Km = EC / DISTÂNCIA$$

onde

$$EC = (\% \text{ inicial} - \% \text{ final}) \times CB$$

Regras:

O concorrente com menor IEE será o melhor classificado e assim sucessivamente para os restantes classificados.

Situações de empate serão desfeitas a favor do veículo melhor classificado na componente de regularidade, tendo em conta as secções onde é medida a eficiência.

Um concorrente que não efetue a totalidade do percurso, ou que tenha efetuado uma pontuação na classificação de regularidade superior a 12 vezes a pontuação do vencedor, não será classificado. Entende-se que um concorrente efetuou todo o percurso se passou por todos os controlos secretos nos Setores de regularidade, e controlos de passagem que possam ser instalados nos Setores de Ligação.

Um concorrente que por engano efetue mais quilómetros do que o percurso, mas que tenha passado em todos os controlos referidos no ponto anterior, terá o seu consumo calculado com a distância do percurso indicada no regulamento. Se num veículo não for possível efetuar a leitura das percentagens de carga, o mesmo não será classificado.

Se houver quebra do selo, o veículo não será classificado.

Exemplo:

Peugeot e-3008 97 kWh Long Range

- Capacidade da bateria → 96,90 kWh
- Consumo → 19,40 kWh/100Km
- % Inicial → 95,00%
- % Final → 62,00%
- Percurso de 172,80 km

$$EC = ((95,00 - 62,00) / 100) \times 96,90 = 31,98 \text{ kWh}$$

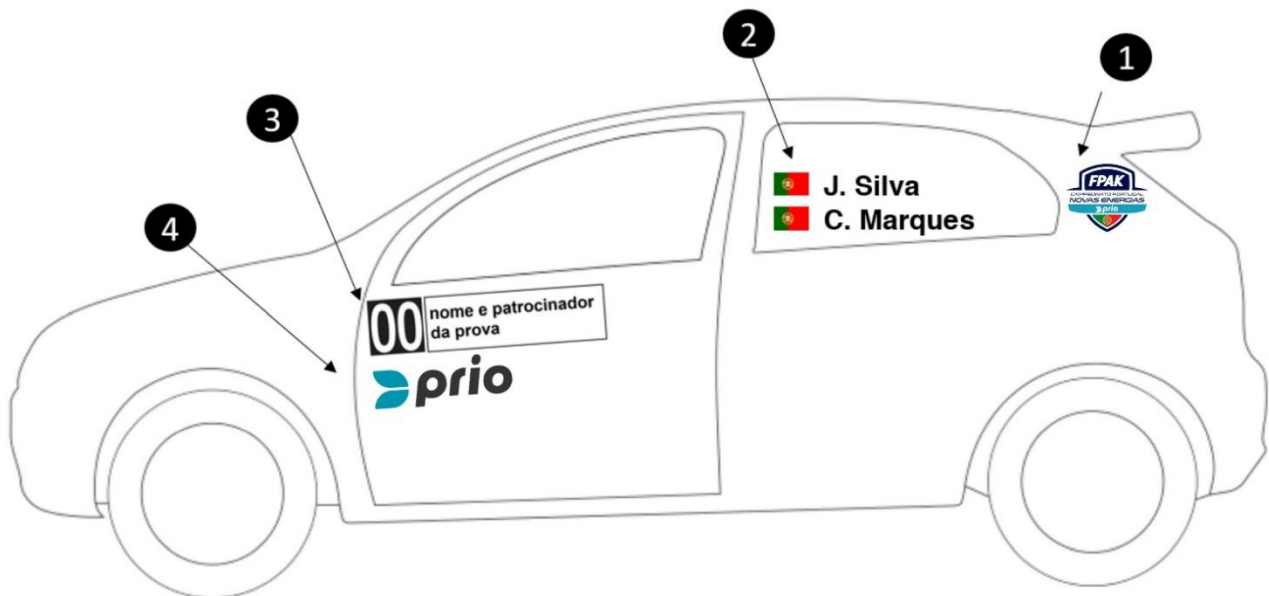
$$CR\ 100Km = 31,98 / (172,80 / 100) = 18,50 \text{ kWh/100Kms}$$

$$IEE = 18,50 / 19,40 = 0,95 \text{ (duas casas decimais)}$$

ANEXO II - PUBLICIDADE

Os concorrentes ao Campeonato de Portugal de Novas Energias PRIO, devem ter em atenção as seguintes regras para o "layout" da viatura.

1. Logotipo do Campeonato (a fornecer pelo promotor no primeiro evento).
2. Nomes do condutor e navegador (colocação da responsabilidade do concorrente).
 - a) A letra inicial do primeiro nome e o apelido do condutor e navegador bem como a sua bandeira nacional devem aparecer na janela da porta traseira em ambos os lados da viatura;
 - b) Tipo de letra deve ser Helvética;
 - c) A inicial do nome e a primeira letra do apelido devem ser maiúsculas. As outras letras devem aparecer em minúsculas;
 - d) As letras maiúsculas devem ter 6 cm de altura e um traço com 1 cm de largura;
 - e) O nome do condutor deve aparecer em cima em ambos os lados do carro.
3. Números de competição a serem fornecidos pelo organizador de cada evento, devem seguir as seguintes regras que estão de acordo com os artigos 27.2.1 e 27.2.2 das 2026 FIA REGIONAL RALLY SPORTING REGULATIONS:
 - a) Dois painéis das portas frontais medindo 67 cm de largura por 17 cm de alto incluindo um contorno branco de 1 cm.
 - b) Cada um desses painéis incluirá uma caixa com o número de competição que deve estar sempre na frente do painel.
 - c) Os números serão 14 cm de altura e com traço largura de 2 cm.
 - d) O restante deste painel da porta é reservado para publicidade obrigatória do organizador.
 - e) Cada painel deve ser colocado horizontalmente na borda principal de cada porta da frente, com o número na frente. O topo da placa deve estar entre 7 cm e 10 cm abaixo do limite inferior da janela.
 - f) O espaço imediatamente abaixo dos números de competição, medindo 67 cm de largura por 17 cm de alto está reservado ao patrocinador do campeonato (painel a fornecer pelo promotor no primeiro evento).



ATUALIZAÇÕES		
Data	Estado	Artigo
04/03/2026	Atualizado	6.4.