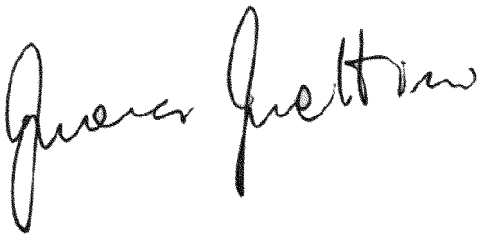
Per la Repubblica italiana:



Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

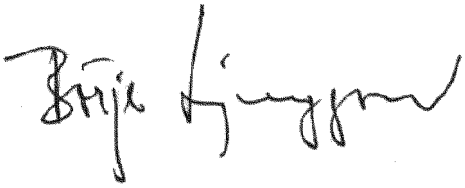
Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

Für die Republik Österreich:

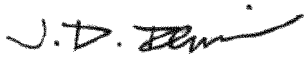
Pela República Portuguesa:

Soumen tasavallan puolesta:

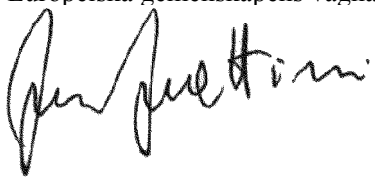
För Konungarieket Sverige:



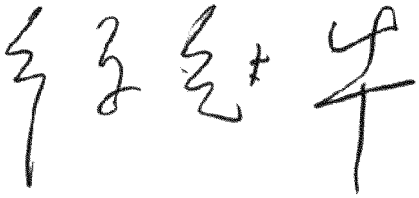
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:



Por la Cυmunidad Eιropea:
For Det Europæiske Fællesskab:
Für die Eurupäische Gemeinschaft:
Για την Ευρωπαϊκη Κοινότητα:
For the European Community:
Pour la Communauté européenne:
Per la Comunità europea:
Voor de Europese Gemeenschaρ:
Pela Comunidade Europeia:
Eιroopan yhteisön puolesta:
På Europeiska gemenskapens vägnar:



中华人民共和国政府代表



MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 342/2007

de 15 de Outubro

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/41/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro, e aprova o Regulamento Relativo às Fixações dos Cintos de Segurança dos Automóveis.

Os estudos efectuados mostram que o uso de cintos de segurança e de sistemas de retenção pode contribuir para a redução drástica do número de vítimas e da gravidade dos ferimentos em caso de acidente, inclusive devido a capotagem, constituindo a sua instalação em todas as categorias de veículos um importante passo para o aumento da segurança rodoviária e a consequente salvação de vidas, proporcionando um benefício substancial para a sociedade.

Na resolução de 18 de Fevereiro de 1986 relativa às medidas comuns para reduzir os acidentes rodoviários como parte do programa comunitário de segurança rodoviária, o Parlamento Europeu sublinhou a necessidade de tornar obrigatório o uso de cintos de segurança para todos os passageiros, incluindo crianças, excepto em veículos de serviço público, sendo necessário fazer a distinção entre automóveis pesados de passageiros de serviço público e outros veículos no que toca à obrigatoriedade da instalação de cintos de segurança e ou de sistemas de retenção.

Nos termos do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes

e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio, o sistema comunitário de homologação só começou a ser aplicado a todos os veículos da categoria M_1 a partir de 1 de Janeiro de 1998, pelo que apenas estes veículos devem estar equipados com fixações para cintos de segurança e ou sistemas de retenção conformes com o disposto no Regulamento ora aprovado.

Até à extensão do sistema comunitário de homologação a todas as categorias de veículos, a instalação de fixações para cintos de segurança e ou sistemas de retenção deve ser obrigatória, no interesse da segurança rodoviária, nos veículos pertencentes a outras categorias além da categoria M_1.

Pelo presente decreto-lei pretende-se, também, proceder à regulamentação do n.º 1 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/41/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro, e aprova o Regulamento Relativo às Fixações dos Cintos de Segurança dos Automóveis, cujo texto consta do anexo ao presente decreto-lei e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos ao Regulamento ora aprovado fazem parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Subdivisão em classes

Os veículos das categorias M_2 e M_3 são subdivididos em classes, de acordo com o disposto no artigo 2.º do Regulamento sobre Disposições Especiais Aplicáveis aos Automóveis Pesados de Passageiros, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de Março.

Artigo 3.º

Veículos celulares

1 — Os veículos celulares utilizados pelos serviços prisionais devem dispor de cintos de segurança subabdominais em todos os lugares sentados localizados na célula prisional.

2 — O disposto no número anterior é aplicável:

a) A partir de 1 de Janeiro de 2008, a novas homologações;

b) A partir de 1 de Janeiro de 2009, a todos os veículos em circulação.

Artigo 4.º

Produção de efeitos

1 — A partir da entrada em vigor do presente decreto-lei, no que se refere às fixações dos cintos de segurança que cumpram os requisitos constantes do Regulamento ora aprovado, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), não pode:

a) Recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um modelo de veículo;

b) Proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos.

2 — A partir da entrada em vigor do presente decreto-lei, no que se refere às fixações dos cintos de segurança integradas em novos modelos de veículos e que não cumpram os requisitos constantes do Regulamento ora aprovado, o IMTT deve:

a) Deixar de conceder a homologação CE;

b) Recusar a homologação nacional.

3 — A partir de 20 de Outubro de 2007, no que se refere às fixações dos cintos de segurança que não cumpram os requisitos constantes do Regulamento ora aprovado, o IMTT deve:

a) Considerar que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos deixam de ser válidos para efeitos do disposto no Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio;

b) Recusar o registo, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos, com excepção dos casos previstos nos artigos 24.º e 25.º do Regulamento referido na alínea anterior.

Artigo 5.º

Norma revogatória

É revogado o anexo I da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, com a redacção que lhe foi conferida pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, no que se refere à fixação de cintos de segurança.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Julho de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Rui Carlos Pereira.*

Promulgado em 25 de Setembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 26 de Setembro de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO

REGULAMENTO RELATIVO ÀS FIXAÇÕES DOS CINTOS DE SEGURANÇA DOS AUTOMÓVEIS

CAPÍTULO I

Âmbito, definições, pedido de homologação CE, homologação CE, conformidade da produção, modificações e instruções

SECÇÃO I

Âmbito de aplicação e definições

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se às fixações dos cintos de segurança dos automóveis destinados aos ocupantes

adultos dos bancos virados para a frente ou para a retaguarda.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto presente Regulamento, entende-se por:

a) «Veículo» qualquer automóvel das categorias M e N definidas na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio, destinado a transitar na estrada, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 km/hora;

b) «Modelo de veículo, no que respeita às fixações dos cintos de segurança» os veículos que não apresentem entre si diferenças essenciais, nomeadamente, quanto aos seguintes pontos:

i) Dimensões;
ii) Formas;
iii) Materiais dos elementos da estrutura do veículo ou do banco ou quaisquer outras partes do veículo às quais as fixações estejam ligadas;

c) «Fixações» as partes da estrutura do veículo ou do banco ou quaisquer outras partes do veículo nas quais devem estar fixados os cintos de segurança;

d) «Cinto de segurança ou cinto» um conjunto de precintas com fivela de segurança, dispositivos de ajustamento e elementos de fixação, que pode ser fixado no interior de um veículo, concebido de maneira a reduzir o risco de lesões para o utente em caso de colisão ou de desaceleração brusca do veículo, limitando as possibilidades de movimento do corpo do utente, sendo geralmente designado por conjunto, englobando igualmente qualquer dispositivo de absorção de energia ou de retracção do cinto;

e) «Guia da precinta» um dispositivo que modifica a posição da precinta em função da posição do utente do cinto de segurança;

f) «Fixação efectiva» o ponto utilizado para determinar o ângulo de cada parte do cinto de segurança em relação ao utente como é referido no n.º 1.4 do anexo I, ou seja, o ponto onde uma precinta deveria estar ligada para dar a mesma posição que a prevista quando o cinto está a ser utilizado, podendo este ponto ser ou não a fixação real conforme a configuração do cinto e o modo como está ligado àquela, nomeadamente:

i) Se um cinto de segurança possuir uma peça rígida ligada à fixação inferior, que pode ser fixa ou rodar livremente, a fixação efectiva para todas as posições de regulação do banco é o ponto onde a precinta esteja fixada a esta parte rígida;
ii) Quando uma guia de precinta for utilizada na estrutura do veículo ou do banco, o ponto médio da guia no sítio onde a precinta a deixa em direcção ao utente do cinto será considerado como a fixação efectiva, devendo a precinta estar em linha recta entre a fixação efectiva e o utente;
iii) Se o cinto passar directamente do utente para um retractor fixado à estrutura do veículo ou à estrutura do banco sem a intervenção de uma guia de precinta, será considerada como fixação efectiva a intersecção do eixo do rolo de armazenagem com o plano que passa pela linha média da precinta no rolo;

g) «Banco» uma estrutura fazendo ou não parte integrante da estrutura do veículo, completa com o seu revestimento, que oferece um lugar sentado para um adulto, designando o termo tanto um banco individual como a parte de um banco corrido correspondente a um lugar sentado;

h) «Banco de passageiro da frente» qualquer banco em que o «ponto H mais avançado» do banco em questão esteja contido ou à frente do plano vertical transversal que passa pelo ponto R do condutor;

i) «Banco corrido» uma estrutura, completa com o seu revestimento, que oferece pelo menos dois lugares sentados para ocupantes adultos;

j) «Grupo de bancos» o banco do tipo corrido ou bancos separados mas montados lado a lado, isto é, fixados de maneira a que as fixações da frente de um dos bancos estejam no alinhamento das fixações da frente ou de trás de um outro banco ou entre as fixações deste, oferecendo um ou mais lugares sentados para adultos;

l) «Tipo de banco» uma categoria de bancos que não apresentem entre si diferenças em pontos essenciais, tais como:

i) Forma e dimensões da estrutura do banco e materiais de que é feita;
ii) Tipo e dimensões dos sistemas de regulação e de todos os sistemas de bloqueamento;
iii) Tipo e dimensões das fixações do cinto no banco, da fixação do banco e das partes relacionadas da estrutura do veículo;

m) «Fixação do banco» o sistema de fixação do conjunto do banco à estrutura do veículo, incluindo as partes relacionadas da estrutura do veículo;

n) «Sistema de regulação» o dispositivo que permite regular o banco ou as suas partes para uma posição sentada do ocupante adaptada à sua morfologia, podendo este dispositivo de regulação permitir, nomeadamente:

i) Uma deslocação longitudinal;
ii) Uma deslocação em altura;
iii) Uma deslocação angular;

o) «Sistema de deslocação» dispositivo que permite uma deslocação angular ou longitudinal, sem posição intermédia fixa, do banco ou de uma das suas partes, para facilitar o acesso dos passageiros;

p) «Sistema de bloqueamento» o dispositivo que assegura a manutenção em qualquer posição de utilização, do banco e das suas partes e inclui mecanismos para o bloqueamento do encosto em relação ao banco e do banco em relação ao veículo;

q) «Zona de referência» o espaço compreendido entre dois planos verticais longitudinais, simétricos em relação ao ponto H e dele afastados 400 mm, definida pela rotação do aparelho, descrito no capítulo II do Regulamento Relativo ao Arranjo Interior dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 297/2001, de 21 de Novembro, da vertical para a horizontal em torno de um ponto 127 mm à frente do ponto H, devendo o referido aparelho ser regulado no comprimento máximo de 840 mm.

SECÇÃO II

Pedido de homologação CE e homologação CE

Artigo 3.º

Pedido de homologação CE

1 — O pedido de homologação CE de um modelo de veículo, no que diz respeito às fixações dos cintos de segurança,

deve ser apresentado pelo fabricante, nos termos do disposto nos n.os 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio.

2 — No anexo IV do presente Regulamento figura um modelo de ficha de informações.

3 — O fabricante deve submeter ao serviço técnico encarregado dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo de veículo a homologar ou partes do veículo consideradas, pelos serviços, como essenciais para os ensaios das fixações.

Artigo 4.º

Homologação CE

1 — No caso de os requisitos relevantes serem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE em conformidade com o disposto nos n.os 6 a 8 do artigo 11.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

2 — No anexo V do presente Regulamento figura um modelo da ficha de homologação CE.

3 — A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação conforme com o anexo VII do Regulamento referido no n.º 1, não podendo a entidade competente atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

SECÇÃO III

Conformidade da produção, modificação de modelos e alteração de homologações e instruções

Artigo 5.º

Conformidade da produção

1 — As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 32.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio.

2 — As verificações limitam-se a medições dimensionais, podendo, se necessário, os veículos serem submetidos aos ensaios prescritos no n.º 2 do anexo I do presente Regulamento.

Artigo 6.º

Modificação de modelos e alteração de homologações

No caso de modificações do modelo de veículo homologado nos termos do presente Regulamento, aplicam-se as disposições constantes da secção III do Regulamento referido no n.º 1 do artigo anterior.

Artigo 7.º

Instruções

Para cada veículo conforme ao modelo homologado, o fabricante deve indicar de maneira clara, no livro de instruções do veículo:

a) A localização das fixações;

b) Os tipos de cinto para os quais são previstas as fixações.

CAPÍTULO II

Especificações e ensaios

Artigo 8.º

Especificações técnicas e ensaios

As especificações técnicas e os ensaios relativos às fixações dos cintos de segurança constam do anexo I do presente Regulamento.

Artigo 9.º

Número e localização das fixações

O número mínimo de pontos de fixação, bem como a sua localização, constam dos anexos II, III e VI do presente Regulamento.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 8.º do Regulamento)

Especificações técnicas e ensaios

1 — Especificações:

1.1 — Designações (v. anexo II):

1.1.1 — O ponto H é um ponto de referência de acordo com a definição constante do n.º 1.1 do anexo III da Directiva n.º 77/649/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, com a última redacção conferida pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, determinado de acordo com o processo indicado nessa directiva:

1.1.1.1 — O ponto H' é o ponto de referência que corresponde ao ponto H referido no número anterior, sendo determinado para todas as posições normais de utilização do banco;

1.1.1.2 — O ponto R é o ponto de referência de um banco definido no n.º 1.2 do anexo III da directiva referida no n.º 1.1.1.

1.1.2 — A linha de referência é a recta definida no n.º 3.4 do anexo III da referida directiva.

1.1.3 — Os pontos L_1 e L_2 são as fixações efectivas inferiores.

1.1.4 — O ponto C é um ponto situado 450 mm acima e à vertical do ponto R. Contudo, se a distância S definida no n.º 1.1.6 for igual ou superior a 280 mm e se a fórmula de opção BR = 260 mm + 0,8 S do n.º 1.4.4.3 for escolhida pelo fabricante, a distância vertical entre C e R deve ser de 500 mm.

1.1.5 — Os ângulos α 1 e α 2 são, respectivamente, os ângulos formados por um plano horizontal e pelos planos perpendiculares ao plano médio longitudinal do veículo que passam pelo ponto H e pelos pontos L_1 e L_2.

1.1.6 — S é a distância em milímetros que separa a fixação efectiva superior de um plano de referência P paralelo ao plano médio longitudinal do veículo e definido da seguinte forma:

1.1.6.1 — Se a posição sentada for bem definida pela forma do banco, o plano P será o plano médio deste banco;

1.1.6.2 — Na ausência de posição sentada bem definida:

1.1.6.2.1 — O plano P relativo ao condutor será o plano vertical paralelo ao plano médio longitudinal do veículo e que passa pelo centro do volante na sua posição média

se for regulável e considerado no plano da coroa do volante;

1.1.6.2.2 — O plano P relativo ao passageiro lateral da frente será simétrico ao do condutor;

1.1.6.2.3 — O plano P relativo a um lugar lateral traseiro será especificado pelo fabricante na condição de que os limites a seguir indicados para a distância A entre o plano médio longitudinal do veículo e o plano P sejam respeitados:

$A \geq 200$ mm, se o banco corrido for previsto pelo fabricante para apenas dois passageiros;

$A \geq 300$ mm, se o banco corrido for previsto para mais de dois passageiros.

1.2 — Especificações gerais:

1.2.1 — As fixações devem ser concebidas, construídas e situadas de forma a:

1.2.1.1 — Permitir a instalação de um cinto de segurança adequado. As fixações dos lugares laterais da frente devem permitir a instalação de cintos de segurança com um retractor e uma roldana no montante considerando em particular as características de resistência das fixações, a menos que o fabricante forneça o veículo equipado com outros tipos de cintos com retractores incorporados. A presente disposição não é aplicável aos veículos cujos cintos subabdominais, em conformidade com o n.º 1.3, são admitidos exclusivamente para os lugares laterais da frente. Se as fixações só convierem a certos tipos de cintos, a sua configuração deve ser indicada na ficha mencionada no n.º 2 do artigo 4.º do presente Regulamento;

1.2.1.2 — Reduzir ao mínimo o risco de deslizamento do cinto, quando correctamente utilizado;

1.2.1.3 — Reduzir ao mínimo o risco de deterioração da precinta por contacto com partes rígidas salientes da estrutura do veículo ou do banco.

1.2.2 — Quando se tratar de fixações com diferentes posições para permitir às pessoas entrar no veículo e para reter os ocupantes em caso de colisão, as especificações do presente Regulamento devem aplicar-se às fixações na posição de retenção efectiva.

1.3 — Número mínimo de fixações a prever (v. anexo II):

1.3.1 — Os veículos pertencentes às categorias M_1, M_2 (das classes III ou B), M_3 (das classes III ou B) e N devem ser equipados com fixações para cintos de segurança que cumpram os requisitos do presente Regulamento.

1.3.2 — O número mínimo de fixações de cintos de segurança para cada lugar virado para a frente é o especificado no anexo II do presente Regulamento.

1.3.3 — Todavia, admitem-se duas fixações inferiores para os lugares laterais, que não sejam da frente, de veículos da categoria M_1, indicados no anexo II e marcados com o símbolo Ø, se existir uma passagem entre um banco e a parede lateral mais próxima do veículo, destinada a permitir o acesso de passageiros a outras partes do veículo. Um espaço entre um banco e a parede lateral é considerado como uma passagem se a distância entre essa parede lateral, estando todas as portas fechadas, e um plano longitudinal vertical que passa pela linha de centros do banco em questão — medida na posição do ponto R e perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo — for superior a 500 mm.

1.3.4 — Serão consideradas adequadas duas fixações inferiores para o lugar central da frente, indicado no anexo II e marcado com o símbolo *, se o pára-brisas estiver localizado fora da zona de referência definida no capítulo II do Regulamento Relativo ao Arranjo Interior dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 297/2001, de 21 de Novembro; se localizado dentro dessa zona de referência, serão necessárias três fixações.

No que diz respeito a fixações de cintos de segurança, o pára-brisas é considerado como parte da zona de referência quando for capaz de entrar em contacto estático com o aparelho de ensaio, de acordo com o método descrito no capítulo II do Regulamento referido no número anterior.

1.3.5 — Para todos os lugares indicados no anexo II e marcados com o símbolo *, cada lugar exposto, conforme definido no número seguinte, deve estar equipado com duas fixações inferiores.

1.3.6 — Um «lugar exposto» é um lugar em que não há nenhuma «zona de protecção» em frente do banco, dentro do seguinte espaço definido:

Entre dois planos horizontais, um dos quais passa pelo ponto H e o outro está situado 400 mm acima do precedente;

Entre dois planos verticais longitudinais simétricos em relação ao ponto H e distando entre si 400 mm;

Atrás de um plano vertical transversal, distando 1,3 m do ponto H.

Para efeitos do disposto no presente requisito, entende-se por «zona de protecção» uma superfície de resistência adequada e sem descontinuidades, tal que, se se projectar geometricamente uma esfera de 165 mm de diâmetro segundo uma direcção horizontal longitudinal que passe por um ponto qualquer do espaço acima definido e pelo centro da esfera, não exista na zona de protecção nenhuma abertura pela qual se possa fazer passar a projecção geométrica da esfera.

Um banco é considerado como um «lugar exposto» se as zonas de protecção no interior do espaço definido acima tiverem uma superfície acumulada inferior a 800 cm^2.

1.3.7 — Cada lugar sentado indicado no anexo II com o símbolo ⌘ deve estar dotado com três fixações, a não ser que seja satisfeita uma das seguintes condições:

Haja um banco ou outras partes do veículo que estejam em conformidade com o disposto no n.º 3.5 do apêndice I do anexo III da Directiva n.º 74/408/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, com a última redacção conferida pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, directamente à sua frente; ou

Nenhuma parte do veículo esteja dentro da zona de referência ou, quando o veículo estiver em movimento, seja capaz de ficar dentro dessa zona; ou

Partes do veículo dentro da referida zona de referência satisfaçam os requisitos de absorção de energia estabelecidos no apêndice n.º 6 do anexo III da referida Directiva n.º 74/408/CEE, caso em que pode estar dotado com duas fixações.

1.3.8 — Para os lugares sentados destinados a utilização apenas com o veículo parado, bem como para quaisquer lugares sentados de quaisquer veículos não abrangidos pelos n.os 1.3.1 a 1.3.5, não serão exigidas fixações de cintos de segurança. Se o veículo estiver equipado com fixações de cintos de segurança para esses lugares sentados, essas fixações deverão respeitar as disposições do presente Regulamento. No entanto, as fixações destinadas apenas a

utilização em conjunto com um cinto de segurança para pessoas com deficiência ou qualquer outro sistema de retenção mencionado no Regulamento de Homologação dos Cintos de Segurança e dos Sistemas de Retenção dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 225/2001, de 11 de Agosto, não serão obrigadas a cumprir os requisitos do presente Regulamento desde que sejam concebidas e construídas nos termos da legislação nacional, de forma a prever um nível prático máximo de segurança.

1.3.9 — No caso do andar superior de um veículo de dois andares, os requisitos relativos ao lugar sentado central da frente aplicam-se também aos lugares sentados laterais da frente.

1.3.10 — No caso de bancos que podem ser rodados ou orientados para outras posições, a utilizar com o veículo estacionário, as disposições do n.º 1.3.1 aplicam-se apenas às orientações destinadas a utilização normal quando o veículo se desloca na estrada, de acordo com o presente Regulamento. A ficha de informações deve ter uma nota nesse sentido.

1.4 — Localização das fixações dos cintos:

1.4.1 — A localização da fixação prevista no n.º 1.3 deve obedecer às seguintes exigências:

1.4.2 — Generalidades:

1.4.2.1 — As fixações de um mesmo cinto podem estar todas situadas na estrutura do veículo, na do banco ou em qualquer outra parte do veículo ou ainda ser repartidas entre estes locais;

1.4.2.2 — Uma mesma fixação pode receber as extremidades de dois cintos adjacentes na condição de que as prescrições relativas aos ensaios sejam respeitadas.

1.4.3 — Localização das fixações efectivas inferiores (v. anexo III):

1.4.3.1 — Bancos da frente, categoria de veículo M_1:

Nos veículos a motor da categoria M_1, o ângulo α 1 (do lado que não é o lado do fecho) deve estar compreendido entre 30° e 80° e o ângulo α 2 (lado de fecho) deve estar compreendido entre 45° e 80°. Ambos os requisitos referentes aos ângulos devem ser válidos para todas as posições normais dos bancos da frente durante a condução. Se pelo menos um dos ângulos α 1 e α 2 for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de 60° ± 10°;

No caso de bancos ajustáveis com um dispositivo de ajustamento descrito na alínea *n*) do artigo 2.º do presente Regulamento, com um ângulo de inclinação das costas do banco inferior a 20° (v. anexo VI, fig. 1), o ângulo α 1 pode ser inferior ao valor mínimo (30°), acima estipulado, desde que não seja inferior a 20° em qualquer posição normal de utilização.

1.4.3.2 — Bancos traseiros, categoria de veículo M_1 — nos veículos a motor da categoria M_1 e para todos os bancos traseiros, os ângulos α 1 e α 2 devem estar compreendidos entre 30° e 80°. Se os bancos traseiros forem ajustáveis, os ângulos acima indicados devem ser válidos para todas as posições normais de condução.

1.4.3.3 — Bancos da frente, categorias de veículos que não sejam M_1 — nos veículos a motor das categorias que não sejam M_1, os ângulos α 1 e α 2 devem estar compreendidos entre 30° e 80° para todas as posições normais de condução dos bancos da frente. Se no caso de bancos da frente de veículos de massa máxima inferior a 3,5 t pelo menos um dos ângulos α 1 e α 2 for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de 60° ± 10°.

1.4.3.4 — Bancos traseiros e bancos da frente ou traseiros especiais, categorias de veículos que não sejam M_1 — nos veículos das categorias que não sejam M_1, no caso de:

Bancos corridos;

Bancos ajustáveis (da frente e traseiros) com um dispositivo de ajustamento conforme descrito na alínea *n*) do artigo 2.º do presente Regulamento, com um ângulo das costas do banco inferior a 20° (v. anexo VI, fig. 1); e

Outros bancos traseiros;

os ângulos α 1 e α 2 podem estar compreendidos entre 20° e 80° em qualquer posição normal de utilização. Se no caso de bancos da frente de veículos de massa máxima não superior a 3,5 t pelo menos um dos ângulos α 1 e α 2 for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de 60 g ± a 10 g.

No caso de bancos que não sejam bancos da frente dos veículos das categorias M_2 e M_3, os ângulos α 1 e α 2 devem estar compreendidos entre 45° e 90° em todas as posições normais de utilização.

1.4.3.5 — A distância entre os dois planos verticais paralelos ao plano médio longitudinal do veículo que passam por cada uma das duas fixações efectivas inferiores L_1 e L_2 de um mesmo cinto não deve ser inferior a 350 mm.

Os pontos L_1 e L_2 devem estar situados de um lado e do outro do plano médio longitudinal do banco a uma distância de, pelo menos, 120 mm deste último.

1.4.4 — Localização das fixações efectivas superiores:

1.4.4.1 — Na presença de uma guia de precinta ou de um dispositivo análogo que afecte a posição das fixações superiores, esta determina-se normalmente supondo-se que a linha central longitudinal da precinta passe por um ponto já definido pelos três segmentos seguintes a partir de um ponto R:

RZ: segmento da linha de referência que, medido a partir do ponto R para cima, tenha um comprimento de 530 mm;

ZX: segmento perpendicular ao plano médio longitudinal do veículo que, medido a partir do ponto Z para o lado da fixação, tenha um comprimento de 120 mm;

XJ_1: segmento perpendicular ao plano definido pelos segmentos RZ e ZX que, medido a partir do ponto X para a frente, tenha um comprimento de 60 mm.

O ponto J_2 deduz-se do ponto J_1 por simetria em relação ao plano vertical longitudinal que passa pela linha de referência definida no n.º 1.1.2 do manequim sentado no lugar considerado. Se for utilizada uma configuração de duas portas para dar acesso tanto aos bancos da frente como aos bancos traseiros e a fixação superior for montada no montante «B», o sistema deve ser concebido de modo a não impedir o acesso ou a saída do veículo.

1.4.4.2 — A fixação efectiva superior deve encontrar-se abaixo do plano FN perpendicular ao plano médio longitudinal do banco e que forma um ângulo de 65° com a linha de referência. Para os bancos de trás, este ângulo pode ser reduzido para 60°. O plano FN está colocado de modo a intersectar a linha de referência num ponto D tal que DR = 315 mm + 1,8 S. Contudo, quando S ≥ 200 mm, DR = 675 mm.

1.4.4.3 — A fixação efectiva superior deve encontrar-se atrás do plano FK perpendicular ao plano médio

longitudinal do banco que intersecta a linha de referência sob um ângulo de 120° num ponto B, tal que BR = 260 mm + S. Se S ≥ 280 mm, o fabricante pode utilizar BR = 260 mm + 0,8 S à sua vontade.

1.4.4.4 — O valor de S não deve ser inferior a 140 mm.

1.4.4.5 — A fixação efectiva superior deve estar situada atrás do plano vertical perpendicular ao plano médio longitudinal do veículo que passa pelo ponto R, conforme indicado no anexo VI do presente Regulamento.

1.4.4.6 — A fixação efectiva superior deve estar situada acima de um plano horizontal que passe pelo ponto C definido no n.º 1.1.4.

1.4.4.7 — Além da fixação superior exigida no n.º 1.3.1, podem estar previstas outras fixações efectivas superiores se uma das condições seguintes for satisfeita:

1.4.4.7.1 — As fixações suplementares correspondentes às prescrições dos n.os 1.4.4.1 a 1.4.4.6 do presente anexo;

1.4.4.7.2 — As fixações suplementares forem utilizáveis sem a ajuda de ferramentas, estiverem em conformidade com as prescrições dos n.os 1.4.4.5 e 1.4.4.6 e estiverem situadas numa das zonas deduzidas da zona descrita na fig. 1 do anexo VI, por uma translação vertical de 80 mm para cima ou para baixo.

1.4.4.7.3 — A ou as fixações forem destinadas a um cinto-arnês, estiverem em conformidade com as prescrições do n.º 1.4.4.6, se encontrarem atrás do plano transversal que passa pela linha de referência e estiverem situadas:

1.4.4.7.3.1 — No caso de uma única fixação, na parte comum aos dois diedros que tenham como arestas as verticais que passam pelos pontos J_1 e J_2 definidos no n.º 1.4.4.1 e cuja secção por um plano horizontal está representada na fig. 2 do anexo VI do presente Regulamento;

1.4.4.7.3.2 — No caso de duas fixações, naquele dos dois diedros acima definidos que for apropriado, desde que cada fixação não se afaste mais de 50 mm da posição simétrica da outra fixação em relação ao plano P, definido no n.º 1.1.6, do lugar considerado.

1.5 — Dimensões dos furos roscados de fixação.

1.5.1 — A fixação deve apresentar um furo roscado de 11,11 mm (7/16) 20 UNF 2B.

1.5.2 — Quando o veículo for equipado pelo seu fabricante com cintos de segurança montados em todas as fixações prescritas para o banco em questão, não é necessário que as fixações satisfaçam a prescrição do número anterior se estiverem em conformidade com as outras prescrições constantes do presente Regulamento. As prescrições do número anterior também não se aplicam às fixações suplementares referidas no n.º 1.4.4.7.3.

1.5.3 — O cinto deve poder ser retirado da fixação sem danificar este.

2 — Ensaios:

2.1 — Generalidades:

2.1.1 — Sem prejuízo da aplicação do n.º 2.2 e de acordo com o pedido do fabricante:

2.1.1.1 — Os ensaios podem ser efectuados quer numa estrutura do veículo quer num veículo completamente acabado;

2.1.1.2 — Os ensaios podem ser limitados às fixações relativas a um banco ou a um grupo de bancos apenas desde que:

As fixações em causa tenham as mesmas características estruturais que as fixações relativas aos outros bancos ou grupos de bancos; e

Se tais fixações estiverem montadas total ou parcialmente no banco ou grupo de bancos, as características especiais do banco ou grupo de bancos sejam as mesmas que as dos outros bancos ou grupos de bancos;

2.1.1.3 — As janelas e as portas podem estar montadas ou não e fechadas ou não;

2.1.1.4 — Pode ser montado qualquer elemento previsto para o modelo de veículo e susceptível de contribuir para a rigidez da estrutura do veículo.

2.1.2 — Os bancos devem ser montados e colocados na posição de condução ou de utilização escolhida pelo serviço técnico encarregado dos ensaios de homologação como a mais desfavorável sob o ponto de vista da resistência. A posição dos bancos deve ser indicada no relatório. Se o banco tiver um encosto cuja inclinação seja regulável, esse encosto deve estar bloqueado em conformidade com as especificações do fabricante ou, na falta de tais especificações, estar bloqueado de modo a formar um ângulo efectivo tão próximo quanto possível de 25° para os veículos das categorias M_1 e N_1, e de 15° para os veículos das restantes categorias.

2.2 — Imobilização do veículo:

2.2.1 — O método utilizado para imobilizar o veículo durante o ensaio não deve ter como consequência o reforço das fixações ou das zonas de fixação nem a atenuação da deformação normal da estrutura.

2.2.2 — Um dispositivo de imobilização é considerado satisfatório quando não exercer qualquer acção sobre uma zona que se estende por toda a largura da estrutura e o veículo ou a estrutura estiver bloqueado ou fixado à frente a uma distância de, pelo menos, 500 mm da fixação a ensaiar e mantido ou fixado atrás a, pelo menos, 300 mm desta fixação.

2.2.3 — Recomenda-se apoiar a estrutura em suportes dispostos aproximadamente na vertical dos eixos das rodas ou, se isso não for possível, na vertical dos pontos de fixação da suspensão.

2.2.4 — Se for utilizado um método de ensaio que não seja o prescrito nos n.os 2.2.1 a 2.2.3, deve-se provar a equivalência entre os métodos.

2.3 — Métodos gerais de ensaio:

2.3.1 — Todas as fixações de um mesmo grupo de bancos devem ser ensaiadas simultaneamente. Todavia, se houver o risco de o carregamento não simétrico dos bancos e ou fixações poder levar a falhas, pode ser efectuado um ensaio adicional com carregamento não simétrico.

2.3.2 — A força de tracção deve ser aplicada num sentido correspondente ao lugar sentado segundo um ângulo de 10° ± 5° acima da horizontal num plano paralelo ao plano médio longitudinal do veículo.

2.3.3 — A aplicação total da carga deve ser efectuada num prazo tão curto quanto possível. As fixações devem resistir à carga especificada durante, pelo menos, 0,2 s.

2.3.4 — Dispositivos de tracção a empregar nos ensaios descritos no n.º 2.4 figuram no anexo VII do presente Regulamento.

2.3.5 — As fixações dos lugares para os quais estão previstas fixações superiores devem ser submetidas aos ensaios nas seguintes condições:

2.3.5.1 — Lugares laterais da frente:

As fixações devem ser submetidas ao ensaio prescrito no n.º 2.4.1, no decurso do qual a força lhes é transmitida por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto de segurança de três pontos munido de um

retractor com uma roldana ou uma guia de precinta na fixação superior.

No caso em que forem previstas fixações suplementares, além das fixações prescritas no n.º 1.3, aquelas devem ser submetidas ao ensaio prescrito no n.º 2.4.5, no decurso do qual a força lhes será transmitida por meio de um dispositivo que reproduza a geometria do tipo de cinto destinado a ser ligado a essas fixações.

2.3.5.1.1 — Se o retractor não estiver montado na fixação inferior exterior prescrita ou se estiver montada na fixação superior, as fixações inferiores devem ser igualmente submetidas ao ensaio prescrito no n.º 2.4.3.

2.3.5.1.2 — Nos casos previstos no número anterior, os ensaios prescritos nos n.os 2.4.1 e 2.4.3 podem ser efectuados em duas estruturas diferentes, a pedido do fabricante.

2.3.5.2 — Lugares laterais traseiros e todos os lugares centrais. As fixações são submetidas ao ensaio prescrito no n.º 2.4.2, no decurso do qual a força lhes é transmitida por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto de segurança de três pontos sem retractor e ao ensaio prescrito no n.º 2.4.3, no decurso do qual a força é transmitida às duas fixações inferiores por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto subabdominal. Os dois ensaios podem ser efectuados, a pedido do fabricante, em duas estruturas diferentes.

2.3.5.3 — Quando um fabricante fornecer o seu veículo com cintos de segurança, as fixações correspondentes podem, a pedido do fabricante, ser submetidas apenas a um ensaio no decurso do qual a força lhes é transmitida por meio de um dispositivo que reproduz a geometria do tipo de cintos a instalar nessas fixações.

2.3.6 — Quando os lugares laterais e os lugares centrais não estiverem providos de fixações superiores, as fixações inferiores devem ser submetidas ao ensaio prescrito no n.º 2.4.3, no decurso do qual a força lhes é transmitida por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto subabdominal.

2.3.7 — Se o veículo for concebido para receber outros dispositivos que impeçam as precintas de estarem ligadas directamente às fixações sem intervenção de rolos, etc., ou que necessitem de fixações suplementares às mencionadas no n.º 1.3, o cinto de segurança ou um conjunto de cabos, rolos, etc., representativo do equipamento do cinto de segurança, será ligado por tal dispositivo às fixações no veículo e estas serão submetidas aos ensaios prescritos no n.º 2.4, conforme o caso.

2.3.8 — Um método de ensaio diferente dos prescritos no n.º 2.3 pode ser utilizado mas nesse caso deve ser demonstrada a sua equivalência.

2.4 — Métodos especiais de ensaio:

2.4.1 — Ensaio em configuração de um cinto de segurança de três pontos munido de um retractor com uma roldana ou uma guia de precinta na fixação superior:

2.4.1.1 — Uma roldana ou uma guia de cabo ou de precinta especialmente adaptada para transmitir a força proveniente do dispositivo de tracção ou a polia ou guia de precinta fornecida pelo fabricante será montada na fixação superior;

2.4.1.2 — Para os veículos das categorias M_1 e N_1 será aplicada uma carga de ensaio de 1350 daN ± 20 daN a um dispositivo de tracção (v. fig. 2 do anexo VII) ligado às fixações do mesmo cinto por meio de um dispositivo que reproduz a geometria da precinta situada na parte superior do dorso.

Para os veículos das categorias M_2 e N_2, a carga de ensaio será de 675 daN ± 20 daN.

Para os veículos das categorias M_3 e N_3, a carga de ensaio será de 450 daN ± 20 daN.

2.4.1.3 — Para os veículos das categorias M_1 e N_1 será aplicada simultaneamente uma força de tracção de 1350 daN ± 20 daN a um dispositivo de tracção (v. fig. 1 do anexo VII) ligado às duas fixações inferiores.

Para os veículos das categorias M_2 e N_2, a força de tracção será de 675 daN ± 20 daN.

Para os veículos das categorias M_3 e N_3, a força de tracção será de 450 daN ± 20 daN.

2.4.2 — Ensaio em configuração de um cinto de segurança de três pontos sem retractor ou com um retractor na fixação superior:

2.4.2.1 — Para os veículos das categorias M_1 e N_1 será aplicada uma carga de ensaio de 1350 daN ± 20 daN a um dispositivo de tracção (v. fig. 2 do anexo VII) ligado à fixação superior e à fixação inferior oposta do mesmo cinto, utilizando, se fornecido pelo fabricante, um retractor montado na fixação superior.

Para os veículos das categorias M_2 e N_2, a carga de ensaio será de 675 daN ± 20 daN.

Para os veículos das categorias M_3 e N_3, a carga de ensaio será de 450 daN ± 20 daN.

2.4.2.2 — Para os veículos das categorias M_1 e N_1 será aplicada simultaneamente uma força de tracção de 1350 daN ± 20 daN (v. fig. 1 do anexo VII) ligado às fixações inferiores.

Para os veículos das categorias M_2 e N_2, a força de tracção será de 675 daN ± 20 daN.

Para os veículos das categorias M_3 e N_3, a força de tracção será de 450 daN ± 20 daN.

2.4.3 — Ensaio em configuração de um cinto de segurança subabdominal:

Para os veículos das categorias M_1 e N_1 será aplicada uma carga de ensaio de 2225 daN ± 20 daN a um dispositivo de tracção (v. fig. 2 do anexo VII) ligado às duas fixações inferiores.

Para os veículos das categorias M_2 e N_2, a carga de ensaio será de 1110 daN ± 20 daN.

Para os veículos das categorias M_3 e N_3, a carga de ensaio será de 740 daN ± 20 daN.

2.4.4 — Ensaio para fixações situadas na sua totalidade na estrutura do banco ou repartidos entre a estrutura do veículo e a do banco:

2.4.4.1 — Efectuar-se-ão, conforme o caso, os ensaios especificados nos n.os 2.4.1, 2.4.2 e 2.4.3, acrescentando, para cada banco e para cada grupo de bancos, a força suplementar a seguir indicada;

2.4.4.2 — As cargas indicadas nos n.os 2.4.1, 2.4.2 e 2.4.3 devem ser complementadas com uma força igual a 20 vezes o peso do banco completo.

No caso de veículos das categorias N_2, M_2 e M_3, esta força deve ser igual a 10 vezes o peso do banco completo; para os veículos da categoria N_3, a força deve ser igual a 6,6 vezes o peso do banco completo.

2.4.5 — Ensaios em configuração de cintos de segurança de tipos especiais:

2.4.5.1 — Uma carga de ensaio de 1350 daN ± 20 daN será aplicada a um dispositivo de tracção (v. fig. 2 do anexo VII) ligado às fixações de tal tipo de cinto por meio de um dispositivo que reproduza a geometria da ou das precintas situadas na parte superior do tronco.

2.4.5.2 — Para os veículos das categorias M_1 e N_1, será aplicada simultaneamente uma força de tracção de

1350 daN ± 20 daN a um dispositivo de tracção (v. fig. 3 do anexo VII) ligado às duas fixações inferiores.

Para os veículos das categorias M_2 e N_2, a força de tracção será de 675 daN ± 20 daN.

Para os veículos das categorias M_3 e N_3, a força de tracção será de 450 daN ± 20 daN.

2.4.6 — Ensaio no caso de bancos virados para a retaguarda:

2.4.6.1 — Os pontos de fixação devem ser ensaiados de acordo com as forças prescritas nos n.os 2.4.1 e 2.4.2 ou 2.4.3, conforme adequado. Em cada caso, a carga de ensaio deve corresponder à carga prescrita para os veículos das categorias M_3 ou N_3.

2.4.6.2 — A carga de ensaio deve ser dirigida para a frente em relação ao lugar sentado em questão, correspondente ao processo prescrito no n.º 2.3.

2.5 — Resultados dos ensaios:

2.5.1 — Todas as fixações devem poder resistir ao ensaio previsto nos n.os 2.3 e 2.4. Pode-se admitir uma deformação permanente, incluindo uma ruptura parcial de uma fixação ou da zona que a envolve, na condição de que a força prescrita tenha sido mantida durante o tempo previsto. No decurso do ensaio, as distâncias mínimas para as fixações efectivas inferiores especificadas no n.º 1.4.3.3 e as exigências referidas nos n.os 1.4.4.6 e 1.4.4.7 para as fixações efectivas superiores devem ser respeitadas.

2.5.2 — Nos veículos equipados com sistemas de deslocação e bloqueamento que permitam aos ocupantes de todos os bancos sair do veículo, aqueles devem poder ser accionados à mão mesmo após interrupção da força de tracção.

2.5.3 — Depois dos ensaios, anotar-se-ão todas as deteriorações das fixações e das estruturas que suportaram a carga durante os ensaios.

2.5.4 — Por derrogação, as fixações superiores montadas em um ou mais bancos de veículos da categoria M_2 de massa superior a 3,5 t e M_3, que satisfazem os requisitos do anexo III da Directiva n.º 74/408/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, com a última redacção conferida pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, não precisam de satisfazer o disposto no n.º 2.5.1 no que diz respeito ao disposto no n.º 1.4.4.6. Os pormenores do(s) banco(s) em questão devem ser mencionados na adenda da ficha de homologação que consta do anexo V do presente Regulamento.

ANEXO II

(a que se refere o artigo 9.º do Regulamento)

Número mínimo de pontos de fixação

Categoria do veículo	Lugares sentados virados para a frente				Lugares sentados virados para a retaguarda
	Laterais		Centrais		
	Da frente	Outros	Da frente	Outros	
M_1	3	3 ou 2 Ø	3 ou 2 ✳	2	2
$M_2 \leq 3{,}5$ T	3	3	3	3	2
M_3 e $M_2 > 3{,}5$ T	3 ☼	3 ou 2 ⌘	3 ou 2 ⌘	3 ou 2 ⌘	2
N_1, N_2 e N_3	3	2 ou 0 #	3 ou 2 ✳	2 ou 0 #	-

Chave dos símbolos:

2: Duas fixações inferiores que permitem a instalação de um cinto de segurança do tipo B ou, se exigido pelo anexo XVII do Regulamento de Homologação dos Cintos de Segurança e dos Sistemas de Retenção dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 225/2001, de 11 de Agosto, tipo Br, Br3, Br4m ou Br4Nm.

3: Duas fixações inferiores e uma fixação superior que permitem a instalação de um cinto de segurança de três pontos do tipo A ou, se exigido pelo referido anexo XVII, tipo Ar, Ar4m ou Ar4Nm.

Ø: Refere-se ao n.º 1.3.3 do anexo I (duas fixações admitidas se um banco for inferior a uma passagem).

✳: Refere-se ao n.º 1.3.4 do anexo I (duas fixações admitidas se o pára-brisas estiver fora da zona de referência).

#: Refere-se aos n.os 1.3.5 e 1.3.6 do anexo I (duas fixações exigidas em lugares sentados expostos).

⌘: Refere-se ao n.º 1.3.7 do anexo I (duas fixações admitidas se não estiver nada na zona de referência).

☼: Refere-se ao n.º 1.3.10 do anexo I (disposição especial para o andar superior de um veículo).

ANEXO III

(a que se refere o artigo 9.º)

Localização das fixações inferiores — requisitos relativos aos ângulos apenas

Lugar		M_1	Que não sejam M_1
Da frente #	Lado do fecho (α 2)	45.º - 80.º	30.º - 80.º
	Lado que não seja lado do fecho (α 1)	30.º - 80.º	30.º - 80.º
	Ângulo constante	50.º - 70.º	50.º - 70.º

Lugar		M_1	Que não sejam M_1
	Banco corrido — lado do fecho (α 2)	45.º - 80.º	20.º - 80.º
	Banco corrido — lado que não seja lado do fecho (α 1)	30.º - 80.º	20.º - 80.º
	Banco ajustável com ângulo das costas do banco < 20.º	45.º - 80.º (α 2) ✳ 20.º - 80.º (α 1) ✳	20.º - 80.º
Da retaguarda #		30.º - 80.º	20.º - 80.º ψ
Banco rebatível	Não são exigidas fixações. Se existirem, ver requisitos relativos ao ângulo dos lugares da frente e da retaguarda.		

Notas

#: Lateral e central.
✳: Se o ângulo for constante, v. n.º 1.4.3.1 do anexo I.
Ψ: 45.º - 90.º no caso de bancos em veículos das categorias M_2 e M_3.

ANEXO IV

(a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º)

Ficha de informações n.º …

Nos termos do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE do Conselho ([1]) relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito às fixações de cintos de segurança (76/115/CEE) com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2005/41/CE:

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

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0 — Generalidades:

0.1 — Marca (firma do fabricante): ...

0.2 — Tipo e designação(ões) comercial(is) geral(is): ...

0.3 — Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (*b*): ...

0.3.1 — Localização dessa marcação: ...

0.5 — Nome e morada do fabricante: ...

0.7 — No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE: ...

0.8 — Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: ...

1 — Constituição geral do veículo:

1.1 — Fotografias e ou desenhos de um veículo representativo: ...

9 — Carroçaria:

9.10.3 — Bancos:

9.10.3.1 — Número: ...

9.10.3.2 — Localização e disposição: ...

9.10.3.2.1 — Lugares sentados destinados a utilização com o veículo estacionário: ...

9.10.3.3 — Massa: ...

9.10.3.4 — Características: descrição e desenhos: ...

9.10.3.4.1 — Dos bancos e respectivas fixações: ...

9.10.3.4.2 — Do sistema de regulação: ...

9.10.3.4.3 — Dos sistemas de deslocação e de bloqueamento: ...

9.10.3.4.4 — Das fixações dos cintos de segurança, se incorporados na estrutura do banco: ...

9.10.3.6 — Ângulo previsto de inclinação do encosto: ...

9.10.3.6.1 — Banco do condutor: ...

9.10.3.6.2 — Outros lugares sentados: ...

9.10.3.7 — Gama de regulação do banco:

9.10.3.7.1 — Banco do condutor: ...

9.10.3.7.2 — Outros lugares sentados. ...

9.13 — Fixações dos cintos de segurança:

9.13.1 — Fotografias e ou desenhos da carroçaria mostrando a localização e dimensões das fixações reais e efectivas, incluindo o ponto R: ...

9.13.2 — Desenhos das fixações dos cintos de segurança e das partes de estrutura do veículo a que estão fixadas (com a indicação dos materiais): ...

9.13.3 — Designação dos tipos ([1]) de cintos de segurança autorizados para as fixações com que o veículo está equipado:

Fila	Banco	Posição da fixação	Localização da fixação	
			Na estrutura do veículo	Na estrutura do banco
Primeira fila de bancos	Banco direito	Fixação lateral inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
	Banco central	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
	Banco esquerdo	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
Segunda fila de bancos #	Banco direito	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		

Fila	Banco	Posição da fixação	Localização da fixação	
			Na estrutura do veículo	Na estrutura do banco
	Banco central	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
	Banco esquerdo	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		

O quadro pode ser aumentado conforme necessário para os veículos com mais de duas filas de bancos ou se houver mais de três bancos à largura do veículo.

9.13.4 — Descrição de um tipo especial de cinto de segurança se uma fixação estiver localizada no encosto do banco ou incorporar um dispositivo de dissipação de energia: ...

Data, processo.

([1]) Os números dos pontos e as notas de pé-de-página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio. Os pontos não relevantes para efeitos do presente decreto-lei são omitidos.

([2]) Para os símbolos e marcas a utilizar, ver alínea *c*) do n.º 2 e n.º 6 do artigo 48.º do Regulamento de Homologação dos Cintos de Segurança e dos Sistemas de Retenção dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 225/2001, de 11 de Agosto. No caso de cintos do tipo «S», especificar a natureza do(s) tipo(s).

ANEXO V

(a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento)

Modelo

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

Ficha de homologação CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

Homologação ([1]);
Extensão da homologação ([1]);
Recusa da homologação ([1]);
Revogação da homologação ([1]);

de um modelo/tipo ([1]) de veículo/componente/unidade técnica ([1]) no que diz respeito à Directiva 76/115/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º.../.../CE.

Número de homologação: ...
Razão da extensão: ...
Secção I:
0.1 — Marca (firma do fabricante): ...
0.2 — Modelo/tipo ([1]) e designação(ões) comercial(is) geral(is): ...
0.3 — Meios de identificação do modelo/tipo ([1]), se marcados no veículo/componente/unidade técnica ([1]) ([2]):
0.3.1 — Localização dessa marcação: ...
0.4 — Categoria do veículo ([3]): ...
0.5 — Nome e morada do fabricante: ...
0.7 — No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE: ...
0.8 — Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: ...
Secção II:
1 — Informações adicionais (se aplicável): (v. adenda).
2 — Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: ...
3 — Data do relatório de ensaio: ...
4 — Número do relatório de ensaio: ...
5 — Eventuais observações: (v. adenda).
6 — Local: ...
7 — Data: ...
8 — Assinatura: ...
9 — Está anexado o índice do dossier de homologação, que está arquivado nas autoridades de homologação e pode ser obtido a pedido.

([1]) Riscar o que não interessa.

([2]) Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de homologação, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo: ABC??123??).

([3]) Conforme definida na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio.

Adenda à ficha de homologação CE n.º ...

(relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva n.º 76/115/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2005/41/CE)

1 — Informações adicionais:
1.1 — Categoria de veículo: ...
1.2 — Localização das fixações e cintos de segurança previstos ([1]):

Fila	Banco	Posição da fixação	Localização da fixação	
			Na estrutura do veículo	Na estrutura do banco
Primeira fila de bancos	Banco direito	Fixação lateral inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		

Fila	Banco	Posição da fixação	Localização da fixação	
			Na estrutura do veículo	Na estrutura do banco
	Banco central	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
	Banco esquerdo	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
Segunda fila de bancos #	Banco direito	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
	Banco central	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		
	Banco esquerdo	Fixação exterior inferior. Fixação interior inferior. Fixação(ões) superior(es).		

O quadro pode ser aumentado conforme necessário para os veículos com mais de duas filas de bancos ou se houver mais de três bancos à largura do veículo.

5 — Observações:

([1]) Para os símbolos e marcas a utilizar, v. alínea *c*) do n.º 2 e n.º 6 do artigo 48.º do Regulamento de Homologação dos Cintos de Segurança e dos Sistemas de Retenção dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 225/2001, de 11 de Agosto. No caso de cintos do tipo «S», especificar a natureza do(s) tipo(s).

ANEXO VI

(a que se refere o artigo 9.º do Regulamento)

Figura 1

Localização das fixações efectivas

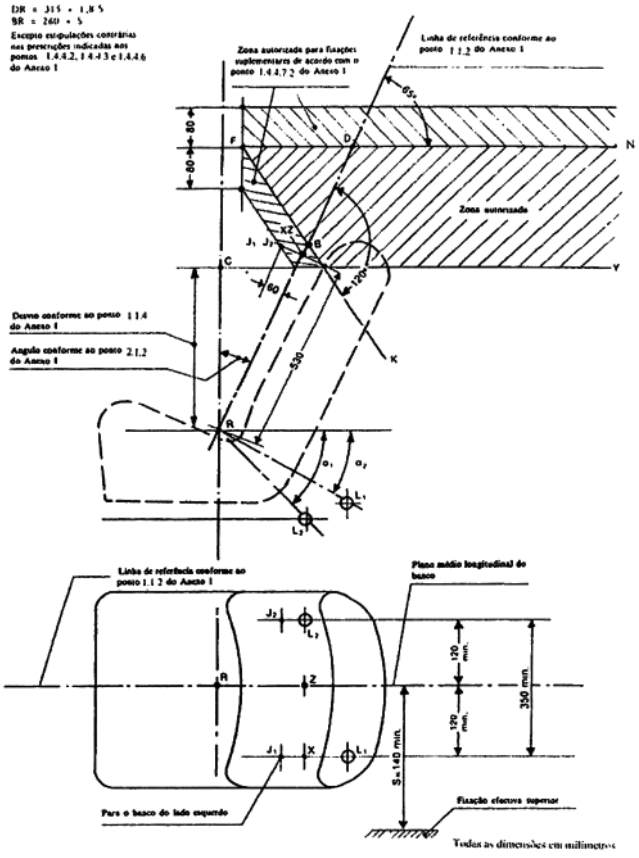
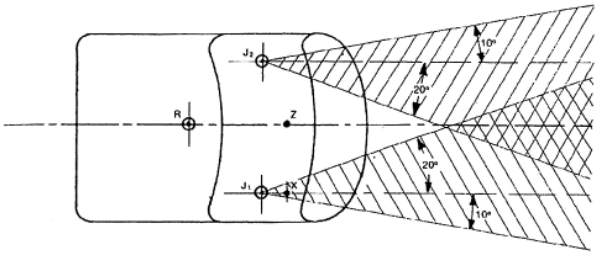


Figura 2

Fixações efectivas superiores conformes ao n.º 1.4.4.7.3 do anexo I



ANEXO VII

(a que se refere o anexo I do Regulamento)

Dispositivo de tracção

Figura 1

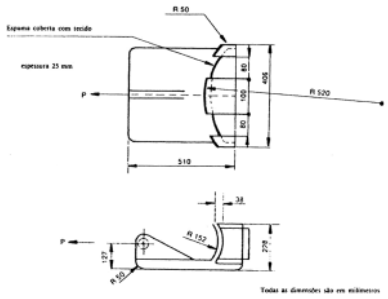
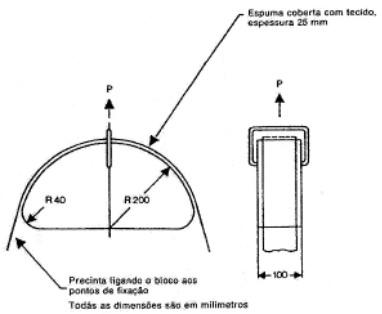
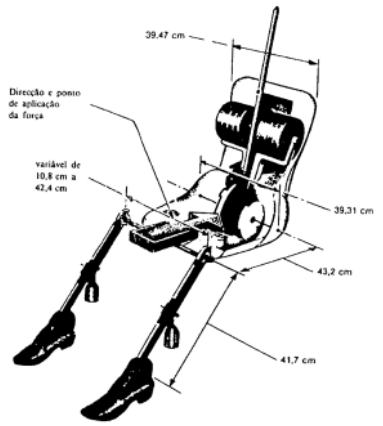


Figura 2

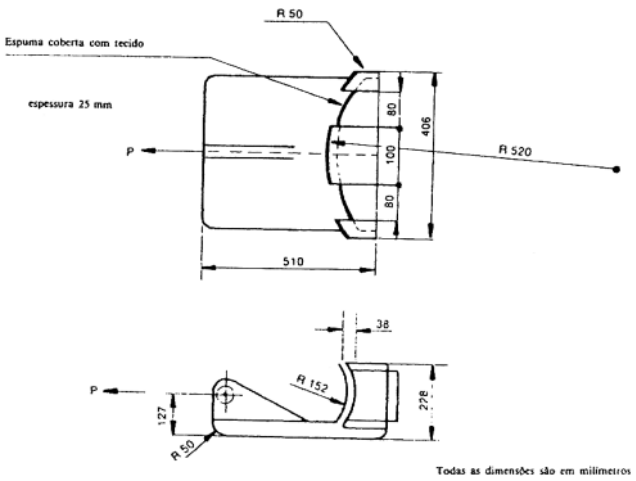


Dimensões e peso do manequim



Peso do manequim:	kg
Elementos que simulam o dorso e a bacia. . .	16,6
Massas dorsais.	31,2
Massas da bacia.	7,8
Massas das coxas.	6,8
Massas das pernas	13,2
	75,6

Figura 3



Decreto-Lei n.º 343/2007

de 15 de Outubro

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/27/CE, da Comissão, de 3 de Março, na parte em que altera a Directiva n.º 93/14/CE, relativa à travagem dos veículos a motor de duas ou três rodas, aprovando o Regulamento Relativo à Travagem dos Veículos a Motor de Duas e Três Rodas.

É necessário integrar a última alteração ao Regulamento n.º 78 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) nas exigências de homologação europeias, a fim de garantir a equivalência entre o disposto na Directiva n.º 93/14/CEE e as disposições do referido Regulamento UNECE.

Pelo presente decreto-lei pretende-se, também, proceder à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/27/CE, da Comissão, de 3 de Março, na parte que se refere à travagem dos veículos a motor de duas e três rodas.

2 — É aprovado em anexo ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, o Regulamento Relativo à Travagem dos Veículos a Motor de Duas ou Três Rodas, cujos anexos fazem parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Concessão da homologação

O processo de concessão da homologação no que diz respeito à travagem de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas e as condições relativas à livre circulação desses veículos são os definidos no Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 238/2003, de 3 de Outubro.

Artigo 3.º

Equivalências

É reconhecida a equivalência entre as disposições da Directiva n.º 93/14/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, e alterada pela directiva que o presente decreto-lei transpõe, e as disposições do Regulamento n.º 78 da UNECE.

Artigo 4.º

Produção de efeitos

1 — No que respeita a veículos de duas ou três rodas que cumpram o disposto na Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, e no presente decreto-lei, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), não pode, por motivos relacionados com a travagem, recusar a concessão de uma homologação CE ou proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de tais veículos.

2 — A partir entrada em vigor do presente decreto-lei, o IMTT deve recusar, por motivos relacionados com a travagem, a concessão de uma homologação CE a qualquer novo modelo de veículo de duas ou três rodas que não cumpra as disposições previstas na Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, e no presente decreto-lei.

Artigo 5.º

Norma revogatória

É revogado o anexo III da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, no que se refere aos travões.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Julho de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Rui Carlos Pereira — Mário Lino Soares Correia.*

Promulgado em 25 de Setembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 26 de Setembro de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*