



DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Ministério das Finanças

Decreto-Lei n.º 295/2001:

Regula o seguro de investimento directo português no estrangeiro 7448

Decreto-Lei n.º 296/2001:

Introduz alterações em matéria de concessão de isenções de imposto sobre o valor acrescentado a organizações internacionais e a missões diplomáticas 7450

Ministério da Administração Interna

Decreto-Lei n.º 297/2001:

Transpõe para o direito interno a Directiva n.º 2000/4/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Fevereiro, aprovando o Regulamento Relativo ao Arranjo Interior dos Automóveis 7451

Ministério da Economia

Decreto-Lei n.º 298/2001:

Permite a utilização do gás natural comprimido (GNC) como combustível nos automóveis que apresentem uma homologação CE de modelo ou uma homologação nacional 7468

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Decreto-Lei n.º 295/2001

de 21 de Novembro

O seguro dos riscos de investimento português no estrangeiro, com garantia do Estado, é objecto, desde 1986, de uma regulamentação específica, justificada pela natureza das operações que constituem o objecto do seguro e pela especificidade da cobertura dos riscos a elas inerentes.

A experiência havida ao longo de mais de 10 anos e a evolução do investimento português no estrangeiro aconselham a que se proceda a uma revisão profunda do quadro jurídico criado ao abrigo do Decreto-Lei n.º 273/86, de 4 de Setembro. Pretende-se ajustar o seguro de investimento português no estrangeiro, com garantia do Estado, às condições em que hoje se desenvolvem estas operações, para que ele possa desempenhar mais cabalmente o seu papel como incentivo na política de apoio à internacionalização da economia portuguesa.

Na prossecução do objectivo visado, procede-se à redefinição das operações susceptíveis de seguro e dos riscos de investimento e a alterações no procedimento previsto no regime decorrente do citado Decreto-Lei n.º 273/86, de 4 de Setembro, no sentido da sua simplificação, obtida através da expressa extensão ao seguro do investimento das regras hoje vigentes no que respeita à intervenção do Conselho de Garantias Financeiras e da COSEC — Companhia de Seguro de Créditos, S. A., na gestão e aprovação da garantia do Estado aos seguros de crédito e caução, estabelecidas no Decreto-Lei n.º 126/91, de 22 de Março.

Assim:

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

Artigo 1.º

Regime legal

O seguro, com garantia do Estado, de riscos de investimento português no estrangeiro contra factos geradores de sinistro de natureza política, adiante designado «seguro de investimento», rege-se pelas disposições do presente diploma e, supletiva e sucessivamente, pelo regime jurídico do seguro de créditos e dos seguros, em geral, desde que os mesmos se não revelem incompatíveis com a natureza especial deste seguro.

Artigo 2.º

Investimento segurável

1 — É susceptível de seguro de investimento a operação de aplicação de valores efectuada num país estrangeiro, o país de destino, por pessoa colectiva sediada em Portugal, constituída e funcionando de acordo com a lei portuguesa, e por pessoa singular de nacionalidade portuguesa a ela associada, adiante designadas como investidor, que tenha como objectivo a constituição de empresa, a aquisição total ou parcial de empresa já constituída, a modernização, a expansão e ou a reconversão da actividade de empresa, ou a abertura de sucursal, agência, escritório de representação ou estabelecimento,

contabilisticamente autonomizáveis, desde que, cumulativamente, o investimento:

- a)* Seja novo, isto é, cuja execução não tenha sido iniciada antes da sua apresentação ao seguro;
- b)* Tenha carácter de continuidade; e
- c)* Seja objecto de enquadramento legal adequado no país de destino.

2 — O investimento pode ser realizado:

- a)* Em numerário;
- b)* Em espécie, incluindo a prestação de serviços, se susceptível de avaliação pecuniária;
- c)* Mediante conversão em capital social de dívidas do país de destino;
- d)* Através de reinvestimento de rendimentos de investimento que estejam em condições para serem repatriados;
- e)* Por reavaliação de activos, constituição ou incorporação de reservas ou conversão de dívidas da empresa ao investidor, nos casos de aumento do valor do investimento.

3 — O seguro de investimento poderá ainda abranger:

- a)* O empréstimo concedido pelo investidor à empresa objecto do investimento seguro, e a este associado, desde que a respectiva utilização não tenha sido iniciada antes da sua apresentação ao seguro e o reembolso seja a médio ou longo prazo;
- b)* Os rendimentos do investimento e os juros do empréstimo referido na alínea anterior destinados a repatriamento ou reinvestimento;
- c)* O produto resultante do desinvestimento.

Artigo 3.º

Empréstimo segurável

1 — Pode ainda ser objecto de seguro de investimento o empréstimo concedido por instituição de crédito com sede em Portugal, desde que:

- a)* A respectiva utilização não tenha sido iniciada antes da sua apresentação ao seguro;
- b)* O reembolso seja a médio ou a longo prazo;
- c)* Esteja associado ao investimento, a realizar pelo investidor na empresa estrangeira destinatária do empréstimo, apresentado para seguro de investimento;
- d)* Seja objecto de enquadramento legal adequado no país de destino.

2 — O seguro de investimento relativo ao empréstimo pode abranger os juros destinados a repatriamento.

3 — O seguro de investimento poderá ainda estender-se ao produto da alienação onerosa dos direitos da instituição de crédito decorrentes do empréstimo.

Artigo 4.º

Risco de investimento

1 — O seguro de investimento cobre os prejuízos causados pelo risco de investimento, por ocorrência de um

dos factos geradores de sinistro previstos no artigo seguinte, de acordo com o estipulado no contrato de seguro, designadamente no que respeita à verificação do sinistro.

2 — Para os efeitos do disposto neste diploma, considera-se risco de investimento:

- a) A privação total ou parcial da titularidade ou da possibilidade do segurado exercer os seus direitos relativos ao investimento seguro;
- b) A perda, pelo segurado, do controlo que, em função da sua participação, detenha efectivamente na empresa estrangeira ou a privação da capacidade do segurado para controlar ou operar o projecto ou partes essenciais do mesmo;
- c) A destruição, total ou parcial, ou o desaparecimento dos activos corpóreos da empresa estrangeira, bem como a impossibilidade de a empresa estrangeira exercer a sua actividade;
- d) O incumprimento, pela empresa estrangeira, das obrigações decorrentes do empréstimo seguro;
- e) A impossibilidade de transferir montantes destinados ao repatriamento de rendimentos ou de outras quantias seguras ligadas ao investimento ou ao reembolso do empréstimo;
- f) A impossibilidade de obter a conversão, à taxa de câmbio de referência definida na apólice, da moeda local para repatriar rendimentos ou outras quantias seguras ligadas ao investimento ou ao reembolso do empréstimo.

Artigo 5.º

Factos geradores de sinistro

São factos geradores de sinistro do risco de investimento e de empréstimo associado:

- a) A nacionalização, a requisição, o confisco ou a expropriação, ou outras medidas legislativas ou administrativas de efeitos equivalentes, por parte do Governo ou entidade pública do país de destino, incluindo alteração da legislação reguladora do investimento estrangeiro, sem indemnização adequada;
- b) Guerra, revolução ou motim;
- c) Suspensão ou dificuldades de conversão e ou de transferência por motivos não imputáveis ao investidor ou à empresa estrangeira, incluindo a moratória geral decretada pelo governo ou por entidade pública do país de destino;
- d) A resolução infundada ou o incumprimento pelo governo do país de destino de contrato celebrado com o investidor, quando este não possa obter decisão judicial ou arbitral no tribunal competente, ou não consiga executá-la, dentro dos prazos fixados no contrato de seguro para o efeito.

Artigo 6.º

Contrato de seguro

1 — Os contratos de seguro de investimento são celebrados pela COSEC, em nome e por conta e ordem do Estado.

2 — A promessa do seguro previsto neste diploma pode ser emitida por prazo não superior a um ano e só será válida depois de obtida a promessa de garantia do Estado.

3 — As condições gerais e especiais das apólices dos contratos de seguro de investimento bem como o respectivo tarifário são aprovados por despacho conjunto dos Ministros dos Negócios Estrangeiros, das Finanças e da Economia, mediante proposta da COSEC — Companhia de Seguro de Créditos, S. A., e parecer do Conselho de Garantias Financeiras.

4 — No que respeita às propostas de política de cobertura por país, aplicar-se-á ao seguro de investimento o disposto no Decreto-Lei n.º 126/91, de 22 de Março, sendo as deliberações do Conselho de Garantias Financeiras remetidas também ao Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Artigo 7.º

Garantia do Estado

1 — Os contratos de seguro de investimento serão sempre celebrados com a prévia garantia do Estado.

2 — As garantias e promessas de garantia do Estado respeitantes ao seguro de investimento são propostas pela COSEC — Companhia de Seguro de Créditos, S. A., ao Conselho de Garantias Financeiras para deliberação.

3 — O Conselho de Garantias Financeiras tem competência para deliberar a concessão da garantia do Estado às operações que lhe são propostas pela COSEC, excepto nos casos em que o valor a segurar for superior ao limite da competência delegada no Conselho de Garantias Financeiras, a fixar por portaria conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros, das Finanças e da Economia, nos casos previstos nas alíneas b) e c) do n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 126/91, de 22 de Março, ou quando não haja coincidência entre a proposta da COSEC e a deliberação do Conselho de Garantias Financeiras.

4 — Nos casos em que as deliberações do Conselho de Garantias Financeiras não forem definitivas, serão as mesmas remetidas, para homologação, aos Ministros dos Negócios Estrangeiros, das Finanças e da Economia e consideram-se tacitamente homologadas desde que não seja emitido despacho em sentido contrário por parte de algum deles, decorridos 20 dias úteis contados da respectiva entrega.

5 — O prazo de 20 dias úteis previsto no número anterior pode ser prorrogado por igual período, por despacho de qualquer dos Ministros aí mencionados, com fundamento na necessidade de estudar mais profundamente o caso concreto.

Artigo 8.º

Indemnizações e recuperações

1 — O orçamento proposto anualmente pelo Conselho de Garantias Financeiras ao Governo, nos termos previstos no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Decreto-Lei n.º 126/91, de 22 de Março, terá em conta as responsabilidades assumidas em seguro de investimento.

2 — A admissão e regulação dos sinistros será proposta pela COSEC ao Conselho de Garantias Finan-

ceiras para deliberação, sendo aplicável o disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 7.º

3 — Os montantes das indemnizações decorrentes dos contratos de seguro celebrados pela COSEC com a garantia do Estado são por este postos à disposição daquela após aprovação da admissão e regulação de sinistro e entregues pela COSEC aos segurados no prazo máximo de cinco dias úteis contados do seu recebimento.

4 — A recuperação dos montantes indemnizados será efectuada pela COSEC, intervindo esta como mandatária do Estado.

Artigo 9.º

Disposição final

1 — A COSEC proporá à aprovação dos Ministros dos Negócios Estrangeiros, das Finanças e da Economia as condições gerais das apólices de seguro de investimento e as respectivas taxas de prémio no prazo de 30 dias a contar da data da publicação deste diploma.

2 — São revogados o Decreto-Lei n.º 273/86, de 4 de Setembro, e a Portaria n.º 181/91, de 4 de Março.

3 — O presente diploma entra em vigor passados 60 dias da data da sua publicação, ressalvado o disposto no n.º 1 deste artigo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de Agosto de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *Guilherme d'Oliveira Martins* — *Luís Garcia Braga da Cruz*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 9 de Novembro de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 296/2001

de 21 de Novembro

Com o presente diploma são introduzidas algumas alterações ao Decreto-Lei n.º 143/86, de 16 de Junho, relativo às formalidades e aos condicionalismos a que está submetida a isenção do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) concedida às representações diplomáticas e consulares de carreira e ao seu pessoal não nacional.

De igual modo se procede à alteração do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 185/86, de 14 de Julho, que regula as situações em que, quer aquela isenção quer as que aproveitam algumas organizações internacionais, operam de imediato ou através do mecanismo do reembolso.

No que concerne a este último diploma, o mesmo passou a estabelecer a isenção directa nas prestações de serviços adquiridos pelas representações diplomáticas e consulares e seu pessoal, bem como nas aquisições de veículos automóveis no mercado nacional, desde que, neste caso, o direito à isenção tenha sido previamente reconhecido pelo director-geral dos Impostos.

Por sua vez, no Decreto-Lei n.º 143/86, a nova redacção do artigo 3.º-A visa harmonizar os limites para concessão de isenção na aquisição de veículos automóveis

com os que se encontram enunciados, em matéria de direitos aduaneiros, no Decreto-Lei n.º 371/85, de 19 de Setembro, limites esses que passam a ser aplicáveis independentemente de se tratarem de aquisições no mercado nacional, aquisições intracomunitárias ou importações.

Assim:

No uso das autorizações legislativas concedidas no n.º 10 do artigo 35.º da Lei n.º 30-C/2000, de 29 de Dezembro, e nos termos das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Alterações ao Decreto-Lei n.º 143/86, de 16 de Julho

Os artigos 2.º e 3.º-A do Decreto-Lei n.º 143/86, de 16 de Junho, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 198/90, de 19 de Junho, e 108/98, de 24 de Abril, e pela Lei n.º 30-C/2000, de 29 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

Têm direito à restituição do imposto e à isenção regulada no n.º 1 do artigo 3.º-A as representações diplomáticas e consulares e o seu pessoal que em Portugal não exerça outra actividade profissional remunerada, com excepção dos cónsules honorários e dos funcionários de nacionalidade portuguesa.

Artigo 3.º-A

1 — No caso de veículos automóveis, independentemente de estarem em causa aquisições no mercado nacional, aquisições intracomunitárias ou importações, a isenção de imposto será concedida até aos seguintes limites:

- a) Para cada missão diplomática ou consular de carreira, os veículos automóveis necessários ao seu serviço oficial, de acordo com critérios de razoabilidade definidos pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros;
- b) Até três veículos automóveis, para os chefes de missão diplomática;
- c) Um veículo automóvel, para cada um dos demais funcionários constantes da lista do corpo diplomático, ou até dois veículos automóveis, no caso de funcionário casado ou com família a seu cargo;
- d) Um veículo automóvel, para os cónsules de carreira, ou até dois veículos automóveis, no caso de funcionário casado ou com família a seu cargo;
- e) Um veículo automóvel, para os funcionários administrativos e técnicos de carreira que não tenham em Portugal a sua residência permanente, o qual deverá ser adquirido ou importado no prazo máximo de seis meses após a data da sua chegada.

2 — Se os proprietários dos veículos automóveis abrangidos pelo benefício estabelecido no número anterior pretenderem proceder à sua alienação antes de

decorridos cinco anos sobre a data de aquisição ou importação, deverão solicitar no serviço de finanças da área da representação diplomática a que pertencem a liquidação do IVA correspondente ao preço de venda, que não poderá ser inferior ao que resulta da aplicação ao preço de veículo novo à data de venda, com exclusão do IVA, das percentagens seguintes:

Anos a partir da aquisição	Percentagem
1.º e 2.º	Totalidade
3.º	75
4.º	50
5.º	25

3 — Não obstante o disposto no número anterior, os proprietários dos veículos automóveis deverão pagar o IVA devido pela alienação de veículos sujeitos a imposto automóvel junto das entidades competentes para a cobrança deste imposto.

4 — Nos casos de falecimento do proprietário do veículo, de furto e de acidente de que resulte a impossibilidade de recuperação da viatura, o Ministro das Finanças, sob proposta do Ministro dos Negócios Estrangeiros, poderá dispensar o pagamento do IVA previsto no n.º 2.

5 — O disposto nos n.ºs 1 e 2 poderá ser condicionado à verificação de condições de reciprocidade entre Portugal e o país a que pertence a respectiva representação diplomática ou consular.»

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 185/86, de 14 de Julho

O artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 185/86, de 14 de Julho, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 82/94, de 14 de Março, e 164/2000, de 5 de Agosto, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

1 — A concessão das isenções previstas nas alíneas *l)*, *m)* e *v)* do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA, nos casos em que os bens são expedidos ou transportados para outro Estado-Membro, e nas prestações de serviços abrangidas pela alínea *m)* está condicionada à apresentação pelo adquirente de documento visado pela administração fiscal do país de acolhimento, com a identificação da pessoa ou organismo e a declaração dos bens e serviços a adquirir.

2 — Nos casos em que os bens não são expedidos ou transportados para fora do território nacional, o benefício das isenções previstas nas alíneas *l)*, *m)*, *n)* e *v)* do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA será concedido através do reembolso do imposto, quando os respectivos acordos ou convénios não estabeleçam outro procedimento, observando-se o disposto no Decreto-Lei n.º 143/86, de 16 de Junho, com as necessárias adaptações.

3 — O disposto no número anterior é igualmente aplicável às prestações de serviços abrangidas pelas alíneas *l)*, *n)* e *v)* do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA.

4 — Quando se tratem de aquisições de veículos automóveis efectuadas no mercado nacional por missões diplomáticas e consulares, ou pelo seu pessoal, o direito à isenção prevista na alínea *l)* do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA opera no momento da aquisição, desde que o mesmo tenha sido previamente reconhecido pelo director-geral dos Impostos.»

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Setembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *Guilherme d'Oliveira Martins* — *Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena*.

Promulgado em 8 de Novembro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 9 de Novembro de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 297/2001

de 21 de Novembro

O presente diploma transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 2000/4/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Fevereiro, que introduz medidas relativas às divisórias, às janelas e aos painéis de tecto, accionados electronicamente, dos veículos automóveis da categoria M₁, veículos estes definidos na parte A do anexo II do regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

Com a adopção de tais medidas visa-se reforçar a segurança daqueles equipamentos, prevenindo as eventuais consequências danosas da sua utilização acidental ou incorrecta por parte do condutor ou de outros ocupantes do veículo, em especial crianças.

Finalmente, procede-se desta forma 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 as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro.

Assim:

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

Artigo 1.º

Aprovação

1 — O presente diploma transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 2000/4/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Fevereiro, aprovando o Regulamento Relativo ao Arranjo Interior dos Automóveis, cujo texto se publica em anexo ao presente diploma e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos ao Regulamento ora aprovado, nos termos do número anterior, fazem dele parte integrante.

Artigo 2.º

Revogação

É revogado o anexo I da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, com a redacção que lhe foi dada pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, no que se refere ao equipamento no habitáculo.

Artigo 3.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 — O Regulamento ora aprovado entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

2 — A partir da data fixada no número anterior, se os veículos satisfizerem os requisitos referidos no presente Regulamento, a Direcção-Geral de Viação não pode, por motivos relacionados com o seu arranjo interior:

- a) Recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um modelo de automóvel;
- b) Proibir a matrícula ou entrada em circulação de veículos.

3 — A partir de 8 de Abril de 2002, a Direcção-Geral de Viação não pode conceder a homologação CE a novos modelos de veículos com fundamento no seu arranjo interior, se não forem cumpridos os requisitos constantes do presente Regulamento.

4 — A partir de 8 de Abril de 2003, por motivos relacionados com o arranjo interior dos automóveis, se os veículos estiverem equipados com janelas, painéis de tecto e ou divisórias accionados electricamente, e se não forem satisfeitos os requisitos do presente Regulamento, a Direcção-Geral de Viação:

- a) Deve considerar que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos, de acordo com as disposições constantes 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, deixam de ser válidos para efeitos do disposto no referido Regulamento;
- b) Deve recusar a matrícula e a entrada em circulação de veículos novos que não sejam acompanhados de um certificado de conformidade, sem prejuízo do disposto no Regulamento referido na alínea anterior.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de Setembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Guilherme d'Oliveira Martins — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — António Luís Santos Costa — Luís Garcia Braga da Cruz.*

Promulgado em 18 de Outubro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 28 de Outubro de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

REGULAMENTO RELATIVO AO ARRANJO INTERIOR DOS AUTOMÓVEIS

CAPÍTULO I

Âmbito, definições, pedido de homologação CE de um modelo de veículo, especificações, homologação CE de um modelo de veículo, modificação do modelo e alterações de homologações, conformidade da produção.

SECÇÃO I

Do âmbito e das definições

Artigo 1.º

Âmbito

O presente Regulamento aplica-se aos veículos da categoria M₁, conforme definidos 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.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- 1) Arranjo interior: partes interiores do habitáculo que não sejam:
 - a) O ou os espelhos retrovisores interiores;
 - b) A disposição dos comandos;
 - c) O tecto ou o tecto de abrir;
 - d) O encosto e a parte traseira dos bancos;
 - e) As janelas, painéis de tecto e divisórias accionados electricamente;
- 2) Modelo de veículo no que diz respeito ao arranjo interior de um habitáculo: os automóveis que não apresentem entre si diferenças essenciais, nomeadamente, quanto aos seguintes aspectos:
 - a) As formas ou materiais da carroçaria que formam o habitáculo;
 - b) A disposição dos comandos;
 - c) O tecto ou o tecto de abrir;
 - d) O encosto e a parte traseira dos bancos;
 - e) As janelas, painéis de tecto e divisórias accionadas electronicamente;
- 3) Zona de referência: a zona de impacte da cabeça, tal como é definida no capítulo II do presente Regulamento, com exclusão:
 - a) Da superfície limitada pela projecção horizontal para a frente de uma circunferência circunscrita aos limites externos do comando de direcção, aumentada de uma banda periférica de 127 mm de largura; esta superfície é limitada em baixo pelo plano horizontal tangente ao bordo inferior do comando da direcção em posição de marcha em linha recta;

- b) Da parte da superfície do quadro de bordo compreendida entre o contorno da superfície visada na alínea anterior e a parede lateral inferior do veículo mais próxima; esta superfície é limitada em baixo pelo plano horizontal tangente ao bordo inferior do comando da direcção;
- c) Dos pilares laterais do pára-brisas;
- 4) Nível do quadro de bordo: a linha definida pelos pontos de contacto das tangentes verticais ao quadro de bordo;
- 5) Tecto: a parte superior do veículo que se estende do bordo superior do pára-brisas ao bordo superior da janela da retaguarda delimitada lateralmente pela estrutura superior das paredes;
- 6) Linha de cintura: a linha formada pelo contorno transparente inferior dos vidros laterais do veículo;
- 7) Veículo descapotável: um veículo em que, em certas configurações, não há elemento estrutural de resistência do veículo acima da linha de cintura, com excepção dos suportes frontais do tecto e ou dos arcos de segurança e ou dos pontos de fixação dos cintos de segurança;
- 8) Veículo transformável: um veículo em que apenas o tecto ou parte deste se pode rebater, retirar ou abrir, deixando ficar os elementos estruturais de resistência do veículo acima da linha de cintura;
- 9) Banco rebatível: um banco auxiliar destinado a ser usado ocasionalmente e normalmente mantido dobrado;
- 10) Janelas accionadas electricamente: janelas que são abertas e fechadas pela fonte de energia do veículo;
- 11) Painéis de tecto accionados electricamente: painéis móveis no tecto do veículo que são abertos e fechados pela fonte de energia do veículo através de um movimento, quer de deslizamento, quer de inclinação, e que não incluem sistemas de cobertura de descapotáveis;
- 12) Divisórias accionadas electricamente: sistemas que dividem o habitáculo de um automóvel em, pelo menos, duas partes e que são abertos e fechados pela fonte de energia do veículo;
- 13) Abertura: a abertura máxima não obstruída entre a aresta superior ou a aresta da frente, dependendo da direcção do fecho, de uma janela ou uma divisória ou um painel de tecto accionado electricamente e a estrutura do veículo que forma a fronteira da janela, da divisória ou do painel de tecto, quando vista do interior do veículo ou, no caso de uma divisória, da parte detrás do habitáculo; para medir uma abertura, coloca-se uma barra cilíndrica de ensaio, sem exercer força através dela, normalmente perpendicular à janela, ao painel de tecto ou à divisória conforme indicado na figura constante do anexo 3.º ao presente Regulamento, a partir do interior do veículo ou, conforme aplicável, da parte detrás do habitáculo;
- 14) Veículo: qualquer veículo, tal como definido na alínea d) do artigo 2.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

SECÇÃO II

Do pedido de homologação CE

Artigo 3.º

O pedido

1 — O pedido de homologação CE, nos termos dos 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, de um modelo de veículo no que diz respeito ao seu arranjo interior deve ser apresentado pelo fabricante.

2 — No anexo 1.º ao presente Regulamento figura um modelo da ficha de informações.

3 — Devem ser apresentados ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:

- a) No caso de o construtor o entender, um veículo representativo do modelo de veículo a homologar ou as partes do veículo consideradas como essenciais para as verificações e ensaios previstos no presente Regulamento;
- b) Determinadas peças e certas amostras dos materiais utilizados, a pedido do construtor.

SECÇÃO III

Das especificações

Artigo 4.º

Partes interiores da frente do habitáculo situadas acima do nível do quadro de bordo e à frente dos pontos H dos lugares da frente, com exclusão das portas laterais.

1 — A zona de referência definida no n.º 3 do artigo 2.º não deve conter asperezas perigosas nem arestas vivas susceptíveis de aumentar o risco ou a gravidade dos ferimentos dos ocupantes.

2 — As peças referidas nos números seguintes são consideradas satisfatórias se observarem as prescrições aí referidas.

3 — As partes do veículo situadas na zona de referência devem ser susceptíveis de dissipar a energia tal como é especificado no capítulo III, não sendo tomadas em consideração as partes que não pertençam ao quadro de bordo e que estão situadas a menos de 10 cm das zonas envidraçadas.

4 — Não são tomadas em consideração as partes situadas na zona de referência que preencham cumulativamente as condições seguintes:

- a) Se, no decurso do ensaio efectuado segundo as prescrições referidas no capítulo III, o pêndulo entrar em contacto com partes situadas fora da zona de referência;
- b) No caso de as referidas partes estarem situadas a menos de 10 cm das partes contactadas situadas fora da zona de referência, sendo esta distância medida sobre a superfície da zona de referência;
- c) A eventual armação metálica que serve de suporte não deve apresentar arestas salientes.

5 — O bordo inferior do quadro de bordo, no caso de não preencher as condições indicadas nos n.ºs 3 e 4, deve ser arredondado, com um raio de curvatura não inferior a 19 mm.

6 — Os botões, puxadores ou outros elementos, de materiais rígidos com saliências compreendidas entre 3,2 mm e 9,5 mm em relação ao quadro de bordo, medidas segundo o método indicado no capítulo v, devem ter, pelo menos, uma secção transversal de 2 cm² de superfície, medida a 2,5 mm do ponto mais saliente, e ter os bordos arredondados, com um raio de curvatura de, pelo menos, 2,5 mm.

7 — Se as peças referidas no número anterior ultrapassarem em mais de 9,5 mm a superfície do quadro de bordo, devem ser concebidas e construídas de tal forma que, sob o efeito de uma força horizontal longitudinal dirigida para a frente de 37 daN exercida por um macaco com extremidade plana e com um diâmetro de 50 mm no máximo, possam retrair-se na superfície do quadro de bordo, até que não façam uma saliência com mais de 9,5 mm, ou possam desprender-se; no segundo caso, não devem subsistir saliências superiores a 9,5 mm; a secção efectuada até uma distancia máxima de 6,5 mm do ponto mais saliente deve ter uma superfície de, pelo menos, 6,50 cm².

8 — Para qualquer saliência que tenha uma parte em material macio de dureza inferior a 50 shore A colocada sobre um suporte rígido, as prescrições referidas nos números anteriores só se aplicam ao suporte rígido.

Artigo 5.º

Partes anteriores da frente do habitáculo situadas abaixo do nível do quadro de bordo e à frente dos pontos H dos lugares da frente, com exclusão das portas laterais e dos pedais.

1 — As peças referidas no presente artigo devem obedecer às prescrições constantes nos n.ºs 6 a 8 do artigo anterior, com excepção dos pedais e sua fixação, assim como das peças que não podem ser contactadas pelo dispositivo descrito no anexo 5.º, utilizado em conformidade com o procedimento definido no citado anexo.

2 — O comando do travão de mão, quando está instalado no quadro de bordo ou sob este, deve ser colocado de modo que, quando se encontra em posição de repouso, não seja possível chocar com ele em caso de colisão frontal.

3 — No caso de a condição referida no número anterior não ser respeitada, a superfície do comando deve obedecer às condições referidas no n.º 6 do artigo 7.º do presente Regulamento.

4 — A prateleira porta-objectos ou outros elementos análogos devem ser concebidos e construídos de tal forma que em nenhum caso os suportes apresentem arestas salientes e devem preencher uma das seguintes condições:

- a) A parte virada para o interior do veículo deve apresentar uma superfície com uma altura de, pelo menos, 25 mm, cujos bordos devem ser arredondados com um raio de curvatura de, pelo menos, 3,2 mm; além disso, esta superfície deve ser constituída ou guarnecida por um material que dissipe a energia, tal como definido no capítulo III, sendo a direcção do impacte a adoptar a direcção horizontal longitudinal;
- b) A prateleira porta-objectos ou outros elementos análogos devem poder separar-se, quebrar-se, deformar-se sensivelmente ou retrair-se sob a

acção de uma forma longitudinal horizontal de 37,8 daN dirigida para a frente e exercida por meio de um cilindro de eixo vertical e com 100 mm de diâmetro sem originar elementos perigosos e sem que os bordos da prateleira apresentem arestas perigosas; em todos os casos, esta força deve ser dirigida sobre a parte mais resistente da prateleira porta-objectos ou de outro elemento análogo.

5 — Quando as peças acima consideradas contenham uma parte em material de dureza inferior a 50 shore A colocada num suporte rígido, as prescrições acima indicadas, à excepção das relativas a absorção de energia na acepção do capítulo III, só se aplicam ao suporte rígido.

Artigo 6.º

Outras partes interiores do habitáculo situadas à frente do plano transversal que passa pela linha de referência do tronco do manequim colocado no banco mais atrás.

As prescrições constantes do artigo seguinte aplicam-se às manivelas, alavancas e botões de comando, assim como a todos os outros objectos salientes, não referidos nos artigos 4.º e 5.º do presente Regulamento.

Artigo 7.º

Prescrições

1 — Se os objectos mencionados no artigo anterior estiverem colocados de tal maneira que possam ser atingidos pelos ocupantes do veículo, devem obedecer às prescrições referidas nos n.ºs 3 a 10 do presente artigo.

2 — Consideram-se como objectos susceptíveis de serem atingidos os objectos contactáveis por uma esfera de 165 mm de diâmetro e situados acima do ponto H mais baixo dos bancos da frente, tal como descrito no capítulo IV, à frente do plano transversal que passa pela linha de referência do tronco do manequim colocado no banco mais atrás e no exterior das zonas definidas no n.º 3 do artigo 2.º do presente Regulamento.

3 — A sua superfície deve terminar com arestas arredondadas, não devendo os raios de curvatura ser inferiores a 3,2 mm.

4 — Os manípulos e os botões de comando devem ser concebidos e realizados de maneira que, sob a acção de uma força de 37,8 daN aplicada na direcção horizontal longitudinal para a frente, a saliência, na sua posição mais desfavorável, seja reduzida a 25 mm, no máximo, acima da superfície do painel ou que estes dispositivos se desprendam ou se dobrem.

5 — Nos casos referidos no número anterior, não devem subsistir saliências perigosas; para os manípulos de comando dos vidros é admitido que a sua saliência seja reduzida a 35 mm no máximo acima da superfície do painel.

6 — O comando do travão de mão, quando se encontra na posição de desapertado, e o punho do comando das velocidades, quando se encontra na posição de marcha para a frente, devem ter, qualquer que seja a sua posição, à exclusão das zonas definidas no n.º 3 do artigo 2.º e das zonas inferiores ao nível do ponto H dos lugares da frente, uma superfície de, pelo menos, 6,50 cm² medida na secção normal à direcção horizontal

longitudinal até uma distância de 6,5 mm da parte mais proeminente, não devendo os raios de curvatura ser inferiores a 3,2 mm.

7 — As prescrições referidas no número anterior não se aplicam ao comando do travão de mão montado no pavimento da viatura.

8 — Para os comandos referidos no número anterior, se qualquer uma das suas partes na posição de repouso ultrapassar o plano horizontal que passa pelo ponto H mais baixo dos bancos da frente, tal como referido no capítulo IV, o comando deve ter uma superfície de, pelo menos, 6,50 cm² medida num plano horizontal situado a uma distância que não ultrapasse 6,5 mm da parte mais saliente, medida na direcção vertical, não devendo os raios de curvatura ser inferiores a 3,2 mm.

9 — Os outros elementos de equipamento do veículo não referidos nos números anteriores, nomeadamente as corrediças de bancos, os dispositivos de regulação do assento ou do encosto dos bancos, os dispositivos enroladores dos cintos de segurança, entre outros, não estão sujeitos a nenhuma prescrição se estiverem situados abaixo de um plano horizontal que passe pelo ponto H de cada lugar sentado, mesmo se o ocupante puder vir a tocar nos elementos em causa.

10 — Os componentes montados no tecto que não façam parte da sua estrutura, como os punhos de apoio, as lâmpadas de interior ou os pára-sóis, devem ter raios de curvatura de, pelo menos, 3,2 mm e a largura das partes salientes não deve ser inferior ao valor da saliência para baixo ou, então, estes componentes devem ser submetidos com êxito ao ensaio da dissipação de energia, tal como especificado no capítulo III do presente Regulamento.

11 — Quando as peças consideradas no número anterior contiverem uma parte em material de dureza inferior a 50 shore A colocada sobre um suporte rígido, as prescrições atrás referidas só se aplicam ao suporte rígido.

Artigo 8.º

Tecto

1 — As prescrições referidas no artigo seguinte aplicam-se à face interior do tecto.

2 — As prescrições referidas no número anterior não se aplicam todavia às partes do tecto que não possam ser tocadas por uma esfera com um diâmetro de 165 mm.

Artigo 9.º

Prescrições

1 — A face interior do tecto não deve ter, na parte situada acima dos ocupantes ou à frente deles, asperezas perigosas ou arestas vivas dirigidas para trás ou para baixo, não devendo a largura das partes salientes ser inferior ao valor da saliência para baixo e as arestas apresentarem um raio de curvatura inferior a 5 mm.

2 — No que respeita mais particularmente aos arcos ou às nervuras rígidas, com excepção dos reforços superiores das molduras das superfícies vidradas e das portas, não devem apresentar para baixo uma saliência superior a 19 mm.

3 — Se os arcos ou as nervuras não obedecerem às condições referidas nos números anteriores, devem ser submetidos com êxito ao ensaio de dissipação de energia,

tal como especificado no capítulo III do presente Regulamento.

4 — Os fios metálicos que servem para esticar o forro do tecto e as molduras dos pára-sóis devem ter 5 mm no máximo, ou serem submetidos com êxito ao ensaio de dissipação de energia, tal como especificado no capítulo III do presente Regulamento.

5 — Os elementos de fixação não rígidos das molduras dos pára-sóis devem estar de acordo com as disposições referidas no n.º 10 do artigo 7.º do presente Regulamento.

Artigo 10.º

Veículos transformáveis

1 — As seguintes prescrições, assim como as referidas nos dois artigos anteriores relativas ao tecto, aplicam-se aos veículos transformáveis quando o tecto estiver na posição fechada, devendo os dispositivos de abertura e de manobra:

- a) Ser concebidos e construídos de forma a evitar, tanto quanto possível, um funcionamento involuntário ou intempestivo;
- b) A sua superfície deve terminar por arestas arredondadas, não sendo os raios de curvatura inferiores a 5 mm;
- c) Estar alojados, na posição de repouso, em zonas que não possam ser tocadas por uma esfera com um diâmetro de 165 mm.

2 — Se a condição referida na alínea c) do número anterior não puder ser preenchida, os dispositivos de abertura e de manobra devem, na posição de repouso, ficar encastrados ou ser concebidos e construídos de forma que, sob o efeito de uma força de 37,8 daN aplicada na direcção de impacte, definida no capítulo III, pela tangente à trajectória da falsa cabeça, a saliência, na acepção do capítulo V, em relação à superfície sobre a qual estão fixados os dispositivos, seja reduzida a 25 mm, no máximo, ou estes dispositivos se desprendam, não devendo, neste último caso, subsistir saliências perigosas.

Artigo 11.º

Painéis de tecto accionados electricamente

Os painéis de tecto accionados electricamente e os seus comandos devem obedecer aos requisitos constantes dos artigos 14.º a 19.º do presente Regulamento.

Artigo 12.º

Veículos descapotáveis

1 — No que respeita aos veículos descapotáveis, só as partes inferiores dos elementos superiores dos arcos de segurança e a parte superior da moldura do pára-brisas, em todas as suas posições de utilização normais, estão sujeitas às prescrições referidas nos artigos 8.º e 9.º do presente Regulamento.

2 — Os sistemas constituídos por hastes rebatíveis e suas articulações, utilizados para suportarem o tecto não rígido, não devem apresentar nenhuma aspereza perigosa ou aresta viva dirigida para trás ou para baixo, quando se situem à frente ou acima dos ocupantes.

Artigo 13.º

Parte traseira dos bancos fixados ao veículo

1 — A superfície da parte traseira dos bancos não deve conter asperezas perigosas nem arestas vivas susceptíveis de aumentar o risco ou a gravidade dos ferimentos dos ocupantes.

2 — Sem prejuízo das condições previstas nos n.ºs 4 a 8, a parte do encosto do banco da frente que se encontra na zona de impacto da cabeça, definida no capítulo II, deve ser susceptível de dissipar a energia, tal como é especificado no capítulo III do presente Regulamento.

3 — Para a determinação da zona de impacto da cabeça, os bancos da frente, se forem reguláveis, devem estar na posição de condução mais recuada e os encostos inclináveis dos bancos regulados na inclinação mais próxima de 25.º, salvo indicação contrária do construtor.

4 — No caso de bancos da frente separados, a zona de impacto da cabeça dos passageiros detrás estende-se a 10 cm, contados de ambos os lados do eixo do banco, na parte traseira superior do encosto.

5 — No caso de bancos munidos de apoio de cabeça, cada ensaio deve ser efectuado com o apoio de cabeça na posição mais baixa e num ponto situado na linha vertical que passa pelo centro do apoio de cabeça.

6 — No caso de um banco previsto para vários tipos de carroçaria, a zona de impacto deve ser determinada num veículo do tipo em que a posição mais recuada de condução seja a mais desfavorável de todos os tipos considerados, sendo a zona de impacto assim determinada, considerada satisfatória para os outros tipos.

7 — No caso de bancos corridos à frente, a zona de impacto compreende os pontos que se encontram entre os planos verticais longitudinais situados a uma distância de 10 cm para o exterior do eixo de cada um dos lugares exteriores previstos, sendo o eixo de cada lugar exterior de um banco corrido especificado pelo construtor.

8 — Na zona de impacto da cabeça fora dos limites previstos nos números anteriores, as partes da estrutura do banco devem ser estofadas para evitar o contacto directo da cabeça com os elementos da estrutura que deve, nestas zonas, apresentar um raio de curvatura de, pelo menos, 5 mm; estas partes ou elementos podem, alternativamente, ser consideradas satisfatórias se puderem ser submetidas com êxito ao ensaio de dissipação de energia, tal como se especifica no capítulo III do presente Regulamento.

9 — As referidas prescrições não se aplicam aos bancos situados mais atrás, aos bancos virados para os lados ou para trás, aos bancos com encostos opostos ou aos bancos rebatíveis.

10 — Quando as zonas de impacto dos bancos, dos apoios de cabeça e dos seus suportes contiverem partes cobertas de um material de dureza inferior a 50 shore A, as prescrições acima indicadas, salvo as relativas à absorção de energia nos termos do capítulo III, só se aplicam às partes rígidas.

Artigo 14.º

Janelas, painéis de tecto e divisórias accionados electricamente

Os requisitos referidos no artigo seguinte aplicam-se a janelas, painéis de tecto e divisórias, accionadas electricamente, a fim de minimizar a possibilidade de ferimentos causados por utilização accidental ou incorrecta.

Artigo 15.º

Requisitos de funcionamento normal

1 — Com excepção dos casos previstos no artigo 16.º, as janelas, os painéis de tecto e as divisórias, accionados electricamente, apenas podem ser fechados sob uma ou mais das seguintes condições:

- a) Quando a chave de ignição é inserida no controlo da ignição, em qualquer posição de utilização;
- b) Por força muscular não assistida pela fonte de energia do veículo;
- c) Depois de activação contínua por um sistema de fecho no exterior do veículo;
- d) Durante o intervalo de tempo compreendido entre o momento em que a ignição foi rodada da posição ligada (*on*) para desligada (*off*) e ou a chave foi retirada e o momento em que nenhuma das duas portas da frente tenha sido suficientemente aberta para permitir a saída dos ocupantes;
- e) Quando o movimento do fecho de uma janela, de um painel de tecto ou de uma divisória accionados electricamente tem início a uma abertura não superior a 4 mm;
- f) Quando a janela, accionada electricamente, da porta de um veículo que não tenha caixilho superior se fechar automaticamente sempre que a porta se feche, não devendo, neste caso, a abertura máxima, conforme definida no n.º 13 do artigo 2.º, antes da janela se fechar, exceder 12 mm;
- g) É admitido o fecho por meio de um só toque apenas quanto à janela eléctrica da porta do condutor e ao painel do tecto e apenas durante o tempo em que a chave de ignição estiver na posição de marcha do motor;
- h) O fecho à distância é admitido através da activação contínua de um dispositivo de comando à distância, desde que obedeça uma das condições referidas no número seguinte.

2 — As condições referidas na alínea h) do número anterior são as seguintes:

- a) O dispositivo de comando à distância não deve poder fechar a janela, o painel de tecto ou a divisória eléctricos a uma distância superior a 11 m do veículo;
- b) O dispositivo de comando à distância não deve poder fechar a janela, o painel de tecto ou a divisória accionados electricamente, se o dispositivo de comando e o veículo estiverem separados por uma superfície opaca e se a distância entre o dispositivo de comando à distância e o veículo for superior a 6 m.

Artigo 16.º

Requisitos relativos à auto-inversão

1 — Os requisitos referidos no artigo anterior não se aplicam, caso uma janela, um painel de tecto ou uma divisória accionados electricamente estejam equipados com um dispositivo de auto-inversão.

2 — O dispositivo referido no número anterior deve inverter o movimento da janela, do painel de tecto ou

da divisória antes de se exercer uma força de aperto superior a 100 N dentro de uma abertura de 200 mm a 4 mm acima da aresta superior de uma janela ou divisória accionadas electricamente ou à frente da aresta da frente de um painel de tecto deslizante e à aresta de fuga de um painel de tecto inclinável.

3 — Após a auto-inversão, a janela, o painel de tecto ou a divisória devem abrir para uma das seguintes posições:

- a) Uma posição que permita a colocação de uma barra cilíndrica semi-rígida de 200 mm de diâmetro através da abertura no ou nos mesmos pontos de contacto utilizados para determinar o comportamento em inversão referido no número anterior;
- b) Uma posição que represente, pelo menos, a posição inicial antes de se ter dado início ao fecho;
- c) Uma posição, pelo menos, 50 mm mais aberta que a posição na ocasião em que se deu início à inversão;
- d) No caso do movimento de inclinação de um painel de tecto, a abertura angular máxima.

4 — Para verificar as janelas, os painéis de tecto ou as divisórias accionadas electricamente com dispositivos de inversão, coloca-se um instrumento de medida/barra de ensaio através da abertura a partir do interior do veículo ou, no caso de uma divisória, da parte detrás do habitáculo, de modo a que a superfície cilíndrica da barra contacte qualquer parte da estrutura do veículo que forma a fronteira da janela, da abertura do painel de tecto ou da divisória.

5 — A taxa de deflecção da força do instrumento de medidas não deve ser superior a 10 N/mm.

6 — A posição das barras de ensaio, normalmente localizadas perpendicularmente à janela, ao painel de tecto ou à divisória, está ilustrada na figura constante do anexo 3.º ao presente Regulamento.

Artigo 17.º

Localização e funcionamento do interruptor

1 — Os interruptores das janelas, dos painéis de tecto ou das divisórias accionados electricamente devem estar localizados ou ser postos em funcionamento de modo a minimizar o risco de fecho accidental.

2 — Para os interruptores referidos no número anterior é exigida uma acção contínua para se obter o fecho, excepto no caso previstos nas alíneas f) e g) do n.º 1 do artigo 15.º e no artigo anterior.

3 — Todos os referidos interruptores das janelas da retaguarda, dos painéis de tecto e das divisórias, destinados a serem utilizados pelos ocupantes da retaguarda do veículo, devem poder ser desligados por um interruptor comandado pelo condutor, localizado à frente de um plano vertical transversal, que passa pelos pontos R dos bancos da frente.

4 — O interruptor comandado pelo condutor não é obrigatório no caso de uma janela da retaguarda, um painel de tecto ou uma divisória estarem equipados com um dispositivo de auto-inversão.

5 — No caso de o interruptor comandado pelo condutor estar presente, não deve poder anular o dispositivo de auto-inversão.

6 — O interruptor comandado pelo condutor deve estar localizado de forma a minimizar qualquer mani-

pulação accidental e deve ser identificado pelo símbolo constante do anexo 4.º ao presente Regulamento.

Artigo 18.º

Dispositivos de protecção

Todos os dispositivos de protecção utilizados para impedir danos à fonte de energia, no caso de sobrecarga ou de avaria, devem ser capazes de ser restaurados automaticamente enquanto o interruptor que comanda a janela, o painel de tecto ou a divisória é activado.

Artigo 19.º

Manual de instruções

O manual do veículo deve conter instruções claras relativas à janela, ao painel de tecto ou à divisória accionados electricamente, incluindo:

- a) Explicação das consequências eventuais do funcionamento automático, nomeadamente, o entalamento;
- b) Utilização do interruptor comandado pelo condutor;
- c) Uma mensagem de «ADVERTÊNCIA» indicando os perigos, especialmente para as crianças, no caso de utilização ou activação incorrectas das janelas, dos painéis de tecto ou das divisórias eléctricas, devendo a informação indicar as responsabilidades do condutor, incluindo instruções para os outros ocupantes e a recomendação de abandonar o veículo, apenas se a chave estiver removida da fechadura da ignição;
- d) Uma mensagem de «ADVERTÊNCIA» indicando que se deve ter cuidado ao utilizar os sistemas de fecho à distância, isto é, accioná-los apenas quando o operador tiver uma visão clara do veículo de modo a estar seguro de que ninguém possa ficar preso nas janelas, nos painéis de tecto ou nas divisórias accionadas electricamente.

Artigo 20.º

Outros equipamentos não mencionados

1 — As prescrições referidas nos artigos anteriores são aplicáveis aos equipamentos não mencionados e susceptíveis, segundo a sua zona de implantação, de serem atingidos pelos ocupantes, de acordo com os diversos procedimentos previstos nos artigos 4.º ao 14.º do presente Regulamento.

2 — Quando os elementos contactáveis dos referidos equipamentos são formados por um material de dureza inferior a 50 shore A colocados num suporte rígido, as respectivas prescrições só se aplicam aos suportes rígidos.

SECÇÃO IV

Da homologação CE, da modificação do modelo e alterações das homologações e da conformidade da produção

Artigo 21.º

Homologação CE

1 — No caso de os requisitos relevantes serem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE em con-

formidade com os 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 2.º ao 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 da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, não podendo a Direcção-Geral de Viação atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

Artigo 22.º

Modificação do modelo e alterações das homologações

Em caso de modificação do modelo homologado nos termos do presente Regulamento, aplicam-se as disposições da secção III do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Artigo 23.º

Conformidade da produção

As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas, de acordo com o disposto no artigo 32.º do Regulamento referido no artigo anterior.

CAPÍTULO II

Determinação da zona de impacte da cabeça

Artigo 24.º

Zona de impacte da cabeça

1 — A zona de impacte da cabeça compreende todas as superfícies não envidraçadas do interior de um veículo que possam entrar em contacto estaticamente com uma cabeça esférica de 165 mm de diâmetro que faz parte de um aparelho de medição cuja dimensão, contada do ponto de articulação da anca ao cimo da cabeça, é regulável de forma contínua entre 736 mm e 840 mm.

2 — Para se proceder à determinação referida no número anterior deve ser aplicado o procedimento constante do número seguinte, ou um seu equivalente gráfico.

3 — O ponto de articulação do dispositivo de medição para cada posição sentada prevista pelo construtor, é colocado do seguinte modo:

- a) Para os bancos reguláveis em distância, no ponto H e num ponto situado horizontalmente a 127 mm para a frente do ponto H e a uma altura resultante da variação de cota do ponto H correspondente ao deslocamento para a frente de 127 mm ou a uma altura de 19 mm;
- b) Para os bancos não reguláveis em distância, no ponto H do lugar considerado.

4 — Para cada valor da dimensão entre o ponto de articulação e o cimo da cabeça permitida pelo dispositivo de medição em função das dimensões interiores do veículo, devem ser determinados todos os pontos de contacto situados à frente do ponto H.

5 — No caso em que a cabeça do dispositivo de medição, regulado à distância mínima entre o ponto de articulação e o cimo da cabeça, ultrapassar o banco da frente a partir do ponto H traseiro, não se estabelecerá nenhum ponto de contacto para esta operação particular.

6 — Com o dispositivo de medição na posição vertical, devem ser determinados os pontos de contacto possíveis, fazendo-o rodar para a frente e para baixo, descrevendo todos os arcos nos planos verticais até 90º de um lado, e de outro, do plano vertical longitudinal do veículo que passa pelo ponto H.

Artigo 25.º

Pontos de contacto

1 — Os pontos de contacto são os pontos de tangência da cabeça do dispositivo com as partes interiores do veículo.

2 — O movimento para baixo é limitado à posição da cabeça tangente a um plano horizontal situado a 25,4 mm acima do ponto H.

CAPÍTULO III

Procedimento de ensaio dos materiais susceptíveis de dissipar energia

SECÇÃO I

Da instalação

Artigo 26.º

Instalação

1 — A peça de material susceptível de dissipar a energia deve ser montada e ensaiada no elemento estrutural de suporte no qual a peça é instalada no veículo, sendo preferível efectuar o ensaio directamente na carroçaria, desde que seja possível.

2 — O elemento estrutural, ou a carroçaria, é solidamente fixado ao banco de ensaio de modo a não se deslocar sob o efeito do choque.

3 — A pedido do construtor, a peça pode ser montada numa armação que simule a instalação no veículo, desde que o conjunto peça/armação tenha, em relação ao conjunto real peça/elemento estrutural de suporte, a mesma disposição geométrica, uma rigidez não inferior e uma capacidade de dissipação de energia não superior.

SECÇÃO II

Do aparelho de ensaio e de registo

Artigo 27.º

Aparelho de ensaio

1 — O aparelho de ensaio consiste num pêndulo cujo eixo é suportado por rolamentos de esferas e cuja massa reduzida no seu centro de percussão é de 6,8 kg, sendo a extremidade inferior do pêndulo constituída por uma falsa cabeça rígida de 165 mm de diâmetro, cujo centro coincide com o centro de percussão do pêndulo.

2 — A massa reduzida m_r do pêndulo está relacionada com a massa total m do pêndulo, a distância a entre o centro de percussão e o eixo de rotação e a distância l entre o centro de gravidade e o eixo de rotação.

3 — A falsa cabeça está munida de dois desacelerómetros e de um dispositivo de medida da velocidade, aptos a medir os valores na direcção de impacto.

Artigo 28.º

Aparelhagem de registo

1 — A aparelhagem de registo a utilizar deve permitir efectuar as medições com as precisões referidas nos números seguintes.

2 — No que respeita à aceleração, as precisões devem ser as seguintes:

- a) Precisão: $\pm 5\%$ do valor real;
- b) Resposta em frequência: até 1000 Hz;
- c) Sensibilidade transversal: $< 5\%$ do ponto mais baixo da escala.

3 — No que respeita à velocidade, as precisões devem ser as seguintes:

- a) Precisão: $\pm 2,5\%$ do valor real;
- b) Sensibilidade: 0,5 km/h.

4 — No que respeita ao registo do tempo, as precisões devem ser as seguintes:

- a) A aparelhagem deve permitir o registo do fenómeno durante toda a sua duração e leituras de milésimo de segundo;
- b) O início do choque no momento do primeiro contacto da falsa cabeça com a peça ensaiada deve ser assinalado nos registos que servem para a análise do ensaio.

SECÇÃO III

Do procedimento de ensaio, dos resultados e dos procedimentos equivalentes

Artigo 29.º

Procedimento de ensaio

1 — Em qualquer ponto de impacte da superfície a ensaiar, a direcção de impacte é a definida pela tangente à trajectória da cabeça do aparelho de medição, definido no capítulo II do presente Regulamento.

2 — Para os ensaios das partes referidas no n.º 10 do artigo 7.º e no n.º 3 do artigo 9.º, pode proceder-se ao alongamento do braço do aparelho de medição até que tenha lugar o contacto com o elemento a considerar, e num limite de 1000 mm entre o ponto de articulação do aparelho e o cimo da sua cabeça.

3 — Os arcos e as nervuras referidos no n.º 3 do artigo 9.º, que não seriam assim contactáveis pelo aparelho ficam, contudo, sujeitas às prescrições constantes dos n.ºs 1 e 2 do citado artigo, com excepção da relativa à altura da saliência.

4 — Quando o ângulo entre a direcção de impacte e a normal à superfície no ponto de impacte for inferior ou igual a 5º, o ensaio é efectuado de forma que a tangente à trajectória do centro de percussão do pêndulo coincida com a direcção definida nos números anteriores.

5 — A falsa cabeça deve atingir o elemento em ensaio com uma velocidade de 24,1 km/h, sendo a velocidade realizada, quer pela simples energia de propulsão, quer utilizando um dispositivo propulsor adicional.

6 — Quando o ângulo entre a direcção de impacte e a normal à superfície no ponto de impacte for superior a 5º, o ensaio pode ser efectuado de forma que a tangente à trajectória do centro de percussão do pêndulo coincida com a normal ao ponto de impacte, sendo o valor da velocidade de ensaio reduzido ao valor da componente normal da velocidade prescrita no número anterior.

Artigo 30.º

Resultados

1 — Nos ensaios efectuados segundo as modalidades indicadas no artigo anterior, a desaceleração da falsa cabeça não deve ultrapassar 80 g contínuos durante mais de 3 milésimos de segundo.

2 — O valor da desaceleração a utilizar é a média das indicações dos dois desacelerómetros.

Artigo 31.º

Procedimentos equivalentes

1 — São admitidos procedimentos equivalentes, desde que possam ser obtidos os resultados exigidos no artigo anterior.

2 — Compete a quem utilize um método diferente do descrito nos artigos 26.º a 29.º do presente Regulamento demonstrar a sua equivalência.

CAPÍTULO IV

Procedimento a seguir para determinar o ponto H e o ângulo real de inclinação do encosto e verificar a posição relativa dos pontos R e H e a relação entre o ângulo previsto e o ângulo real de inclinação do encosto.

SECÇÃO I

Das definições

Artigo 32.º

Definições

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

- 1) Ponto H, que caracteriza a posição no habitáculo de um ocupante sentado: o traço, num plano vertical longitudinal, do eixo teórico de rotação entre as coxas e o tronco de um corpo humano representado pelo manequim descrito no artigo 34.º do presente Regulamento;
- 2) Ponto R ou ponto de referência de lugar sentado: o ponto de referência indicado pelo fabricante, que:
 - a) Tem coordenadas definidas em relação à estrutura do veículo;
 - b) Corresponde à posição teórica do ponto de rotação tronco/coxas (ponto H) para a posição de condução ou de utilização normal mais baixa e mais recuada, indicada pelo fabricante do veículo, para cada um dos lugares sentados previstos por aquele;
- 3) Ângulo de inclinação do encosto: a inclinação do encosto em relação à vertical;

- 4) Ângulo real de inclinação do encosto: o ângulo formado pela vertical que passa pelo ponto H e a linha de referência do tronco do corpo humano representado pelo manequim descrito no artigo 34.º do presente Regulamento;
- 5) Ângulo previsto de inclinação do encosto: o ângulo previsto pelo fabricante do veículo, que:
- Determina o ângulo de inclinação do encosto para a posição de condução ou de utilização normal mais baixa e mais recuada, indicada pelo fabricante do veículo, para cada um dos lugares sentados previstos por aquele;
 - É formado no ponto R pela vertical e a linha de referência do tronco;
 - Corresponde teoricamente ao ângulo real de inclinação.

SECÇÃO II

Da determinação dos pontos H e dos ângulos reais de inclinação dos encostos

Artigo 33.º

Ponto H e ângulo real de inclinação

1 — É determinado um ponto H e um ângulo real de inclinação do encosto para cada lugar sentado previsto pelo fabricante do veículo.

2 — Quando os lugares sentados de uma mesma fila puderem ser considerados como similares, nomeadamente banco corrido, bancos idênticos ou outros, não é determinado senão um único ponto H e um único ângulo real de inclinação do encosto por fila de bancos, colocando o manequim descrito no artigo 34.º num lugar considerado como representativo da fila de bancos.

3 — O lugar considerado como representativo da fila de bancos é:

- Para a fila da frente, o lugar do condutor;
- Para a ou as filas atrás, um lugar exterior.

4 — Para cada determinação do ponto H e do ângulo real de inclinação do encosto, o banco considerado é colocado na posição de condução ou de utilização normal mais baixa e mais recuada prevista para este banco pelo fabricante do veículo.

5 — O encosto, se a sua inclinação for regulável, deve ser bloqueado como especificado pelo fabricante ou, na ausência de especificação, de tal maneira que o ângulo real de inclinação seja, tão próximo quanto possível, de 25º.

SECÇÃO III

Das características do manequim e da sua colocação

Artigo 34.º

Manequim

1 — É utilizado um manequim tridimensional com a massa e o contorno de um adulto de estatura média.

2 — O manequim referido no número anterior está representado nas figuras 1 e 2 do anexo 6.º do presente Regulamento, contendo:

- Dois elementos, simulando, um, o dorso e, o outro, a bacia, articulados segundo um eixo que

representa o eixo de rotação entre o tronco e as coxas, sendo o traço do referido eixo no plano longitudinal vertical médio do lugar sentado o ponto H;

- Dois elementos simulando as pernas e articulados com o elemento que simula a bacia;
- Dois elementos que simulam os pés, ligados às pernas por articulações que simulam os tornozelos;
- O elemento que simula a bacia é munido de um nível que permite controlar a sua orientação na direcção transversal.

3 — Em pontos apropriados, que constituem os centros de gravidade correspondentes, devem ser colocadas massas representando a massa de cada elemento do corpo, a fim de obter a massa total do manequim de 75 kg 1 %.

4 — A discriminação das diferentes massas é indicada no quadro da figura 2 constante do anexo 6.º ao presente Regulamento.

5 — A linha de referência do tronco do manequim é representada por uma recta que passa pelo ponto de articulação da coxa com o tronco e o ponto de articulação teórico do pescoço com o tórax, como representado na figura 1 do referido anexo 6.º

Artigo 35.º

Colocação do manequim

A colocação do manequim tridimensional é efectuada do seguinte modo:

- O veículo deve ser colocado num plano horizontal e regular os bancos como indicado nos n.ºs 4 e 5 do artigo 33.º do presente Regulamento;
- O banco a ensaiar deve ser coberto com uma peça de tecido destinada a facilitar a colocação correcta do manequim;
- O manequim deve ser assente no lugar considerado, com o eixo de articulação perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo;
- No que respeita aos lugares da frente, os pés do manequim devem ser colocados de maneira a que o nível que controla a orientação transversal da bacia fique na posição horizontal;
- No que respeita aos lugares atrás, os pés do manequim devem ser dispostos de maneira a estarem, na medida do possível, em contacto com os bancos da frente, e no caso de assentarem em partes do pavimento de nível diferente, o pé que entra primeiro em contacto com o banco da frente serve de referência e o outro pé é disposto de maneira a que o nível que controla a orientação transversal da bacia fique em posição horizontal;
- No caso de se determinar o ponto H para um lugar do meio, os pés devem ser colocados de um lado e de outro do túnel;
- Devem ser colocadas as massas nas pernas, levar o nível transversal da bacia à horizontal e colocar as massas das coxas no elemento que representa a bacia;

- h) O manequim deve ser afastado do encosto do banco, utilizando a barra de articulação dos joelhos, e inclinar o dorso para a frente, voltando a colocar o manequim em posição no banco, fazendo deslizar a bacia para trás até encontrar resistência, e colocar de novo o dorso em posição contra o encosto do banco;
- i) Deve ser aplicada duas vezes uma força horizontal de 10 daN ao manequim, estando a direcção e o ponto de aplicação da força representados por uma seta preta na figura 2 constante do anexo 6.º ao presente Regulamento;
- j) Devem ser colocadas as massas da bacia nos flancos direito e esquerdo e só depois as massas dorsais, mantendo na horizontal o nível transversal do manequim;
- k) Mantendo na horizontal o nível transversal do manequim, o dorso deve ser inclinado para a frente até que as massas dorsais estejam por cima do ponto H, de forma a anular qualquer atrito com o encosto do banco;
- l) O dorso deve ser movido cuidadosamente para trás, de forma a terminar a sua colocação, estando o nível transversal do manequim na horizontal; caso contrário, deve proceder-se de novo como indicado anteriormente.

Artigo 36.º

Resultados

1 — Com o manequim colocado em conformidade com o descrito no artigo anterior, o ponto H do banco e o ângulo real de inclinação do encosto são constituídos pelo ponto H e pelo ângulo de inclinação da linha de referência do tronco do manequim.

2 — As coordenadas do ponto H em relação a três planos perpendiculares entre si e o ângulo real de inclinação do encosto são medidos para serem comparados com os dados fornecidos pelo fabricante do veículo.

SECÇÃO IV

Da verificação da posição relativa dos pontos R e H e da relação entre o ângulo previsto e o ângulo real da inclinação do encosto

Artigo 37.º

Resultados das medições

1 — Os resultados das medições efectuadas conforme o n.º 2 do artigo anterior para o ponto H e para o ângulo real de inclinação do encosto devem ser comparados com as coordenadas do ponto R e com o ângulo previsto de inclinação do encosto indicados pelo fabricante do veículo.

2 — A verificação da posição relativa dos pontos R e H e da relação entre o ângulo previsto e o ângulo real de inclinação do encosto considera-se satisfatória para o lugar sentado em questão, se o ponto H, tal como é definido pelas suas coordenadas, se encontrar num rectângulo longitudinal cujos lados horizontais e verticais tenham, respectivamente, 30 mm e 20 mm de comprimento, e cujas diagonais se intersectem no ponto

R, e se o ângulo real de inclinação do encosto não se desviar mais de 3º do ângulo de inclinação previsto.

3 — No caso de as condições referidas no número anterior serem cumpridas, o ponto R e o ângulo previsto de inclinação são utilizados para o ensaio e, se necessário, o manequim é ajustado para que o ponto H coincida com o ponto R e o ângulo real de inclinação do encosto coincida com o ângulo previsto.

4 — No caso de o ponto H ou o ângulo real de inclinação não obedecer às prescrições referidas no n.º 2, deve proceder-se a duas outras determinações do ponto H ou do ângulo real de inclinação, só podendo fazer-se três determinações ao todo.

5 — Se os resultados obtidos no decurso de duas destas três operações obedecerem às prescrições, o resultado do ensaio considera-se satisfatório.

6 — Se os resultados de, pelo menos, duas das três operações não obedecerem às prescrições referidas no n.º 2, o resultado do ensaio é considerado não satisfatório.

7 — No caso em que a situação descrita no número anterior se produza ou quando a verificação não possa ser efectuada porque o construtor não forneceu informações sobre a posição do ponto R ou sobre o ângulo de inclinação do encosto previsto, a média dos resultados das três determinações pode ser utilizada e considerada como aplicável em todos os casos em que o ponto R ou o ângulo previsto de inclinação do encosto é mencionado no presente Regulamento.

8 — Para verificar num veículo de série a posição relativa dos pontos R e H e a relação entre o ângulo previsto e o ângulo real de inclinação do encosto, o rectângulo mencionado no n.º 2 é substituído por um quadrado de 50 mm de lado e o ângulo real de inclinação do encosto não deve diferir mais de 5º, para mais ou para menos, do ângulo previsto de inclinação.

CAPÍTULO V

Método de medição das saliências

SECÇÃO I

Das saliências e do dispositivo

Artigo 38.º

Saliência

1 — Para determinar a saliência de um elemento em relação ao painel no qual está montado, desloca-se uma esfera de 165 mm de diâmetro mantendo-a em contacto com o elemento considerado e partindo da primeira posição de contacto com o elemento considerado; o valor da saliência deve ser o maior entre as variações possíveis «y» da cota do centro da esfera numa direcção normal ao painel.

2 — Quando os painéis ou os elementos estiverem revestidos de materiais de dureza inferior a 50 shore A, o procedimento para a determinação das saliências descrito no número anterior não deve ser aplicado senão depois da supressão dos referidos materiais.

3 — O valor da saliência de botões e puxadores, situados na zona de referência, é medido com o dispositivo e o procedimento de ensaio descritos nos artigos seguintes.

Artigo 39.º

Dispositivo

1 — O dispositivo para medir a saliência consiste numa falsa caça hemisférica de 165 mm de diâmetro na qual se encontra um êmbolo deslizante com 50 mm de diâmetro.

2 — As posições relativas da superfície plana da frente do êmbolo e do bordo da falsa cabeça são assinaladas numa escala graduada, na qual um indicador móvel mantém a medida máxima efectuada quando este dispositivo é afastado do objecto em ensaio.

3 — A capacidade de medida deve ser, no mínimo, de 30 mm, devendo a escala de medida ser graduada em meios milímetros, onde podem, eventualmente, estar indicados valores de saliência de referência.

SECÇÃO II

Do procedimento de calibração e de ensaio

Artigo 40.º

Procedimento de calibração

1 — O dispositivo deve ser apoiado numa superfície plana, de forma que o eixo do dispositivo esteja perpendicular àquela.

2 — Com a face plana da frente do êmbolo em contacto com a superfície, colocar a escala em zero.

3 — Deve ser colocado um tirante de 10 mm entre a superfície plana da frente do êmbolo e a superfície de apoio, verificando-se que o indicador móvel indica o referido valor.

4 — Na figura 1 constante do anexo 7.º ao presente Regulamento está representado um modelo do dispositivo de medição das saliências.

Artigo 41.º

Procedimento de ensaio

1 — O êmbolo deve ser recuado a fim de formar uma cavidade na falsa cabeça e pôr o indicador móvel em contacto com o mesmo.

2 — Deve ser aplicado o dispositivo à saliência a medir, de tal forma que a falsa cabeça esteja em contacto com o máximo da superfície do material circundante, com uma força que não ultrapasse 2 daN.

3 — O êmbolo deve ser empurrado para a frente até que este entre em contacto com a saliência a medir, lendo-se na escala o valor da referida saliência.

4 — A falsa cabeça deve ser orientada de forma a obter a saliência máxima, anotando-se o valor da referida saliência.

5 — No caso de dois ou vários comandos estarem situados bastante próximos um do outro, de maneira a poderem ser contactados simultaneamente pelo êmbolo ou pela falsa cabeça, devem ser tratados da seguinte forma:

- a) Os comandos múltiplos que podem ser alojados ao mesmo tempo na cavidade da falsa cabeça são tratados como uma só saliência;
- b) Quando o ensaio normal é impedido pelo contacto de outros comandos com a falsa cabeça,

estes devem ser retirados e o ensaio deve ser realizado sem eles, sendo posteriormente colocados no lugar e ensaiados individualmente, retirando eventualmente outros comandos para facilitar a operação.

ANEXO 1.º

(referente ao capítulo I)

Ficha de informações

Nos termos do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE do Conselho ⁽¹⁾, no que diz respeito à homologação CE de um veículo em relação ao arranjo interior.

(Directiva n.º 74/60/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2000/4/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 ser suficientemente pormenorizadas. No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas serem dotados de comandos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0 — Generalidades:

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

0.2 — Modelo: . . .

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

0.3.1 — Localização dessa marcação: . . .

0.4 — Categoria do veículo (c): . . .

0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .

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

9 — Carroçaria:

9.10 — Arranjo interior:

9.10.1 — Protecção interior dos ocupantes:

9.10.1.1 — Desenhos ou fotografias mostrando a posição dos cortes ou vistas em anexo: . . .

9.10.1.2 — Fotografia ou desenho mostrando a linha de referência, incluindo a área excluída (ponto 2.3.1 do anexo I da Directiva n.º 74/60/CEE): . . .

9.10.1.3 — Fotografias, desenhos ou vista explodida do arranjo interior, mostrando as partes interiores do habitáculo e os materiais utilizados (com exclusão dos espelhos retrovisores interiores), disposição dos comandos, tecto e tecto de abrir, encostos dos bancos, bancos e parte traseira dos bancos: . . .

9.10.3 — Bancos:

9.10.3.5 — Coordenadas ou desenho do ponto R ^(x):

9.10.3.5.1 — Banco do condutor: . . .

9.10.3.5.2 — Outros lugares sentados: . . .

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: . . .

. . .

. . . (data, ficheiro).

⁽¹⁾ Os números dos pontos e as notas de rodapé 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. Os pontos não relevantes para efeitos do presente Regulamento são omitidos.

ANEXO 2.º

(referente ao capítulo I)

Modelo

[formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

Ficha de informação CE

Carimbo da administração.

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 n.º 74/60/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2000/4/CE.

Número de homologação: ...

Razão da extensão: ...

SECÇÃO I

- 0.1 — Marca (firma do fabricante): ...
- 0.2 — Modelo do veículo: ...
- 0.3 — Meios de identificação do modelo 1, se marcada 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): ver adenda.
- 2 — Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: ...
- 3 — Data do relatório de ensaio: ...
- 4 — Número do relatório de ensaio: ...
- 5 — Eventuais observações: ver adenda.
- 6 — Local: ...
- 7 — Data: ...
- 8 — Assinatura: ...
- 9 — Está anexado o índice do dossiê de homologação, que fica arquivado junto das autoridades de homologação e pode ser obtido mediante pedido.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ... relativo à homologação de um veículo no que diz respeito à Directiva n.º 74/60/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2000/4/CE.

- 1 — Informações adicionais:
 - 1.1 — Tipo de carroçaria: ...
 - 1.2 — Número de bancos: ...
- 5 — Observações: ... (por exemplo, válido tanto para veículos de condução à esquerda, como à direita).

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por este certificado de homologação, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

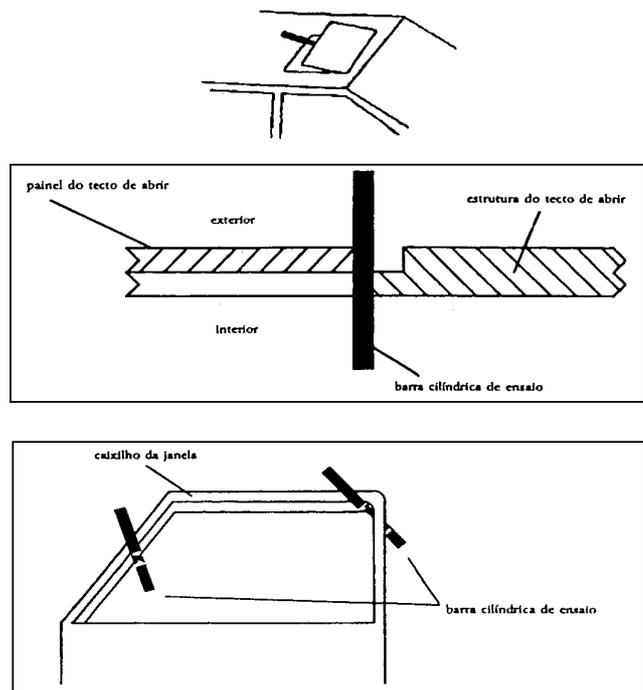
⁽³⁾ Conforme definido na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

ANEXO 3.º

(referente ao capítulo I)

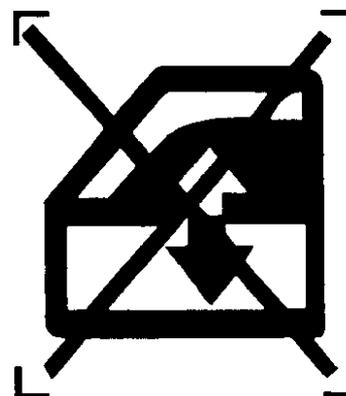
Posição da barra cilíndrica de ensaio na abertura do tecto de abrir e da janela

(figura n.º 1)



ANEXO 4.º

(referente ao capítulo I)

Símbolo do interruptor comandado pelo condutor

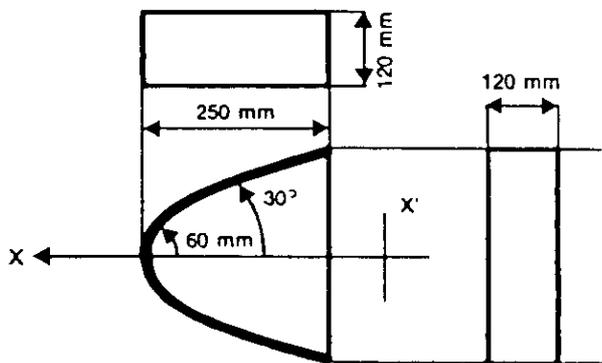
ANEXO 5.º

(referente ao n.º 1 do artigo 5.º)

Dispositivo e procedimento para aplicação do constante no n.º 1 do artigo 5.º do presente Regulamento

São considerados como susceptíveis de serem atingidos pelos joelhos dos ocupantes as peças (botões, puxadores, etc.) contactáveis pelo dispositivo e segundo o procedimento abaixo descrito.

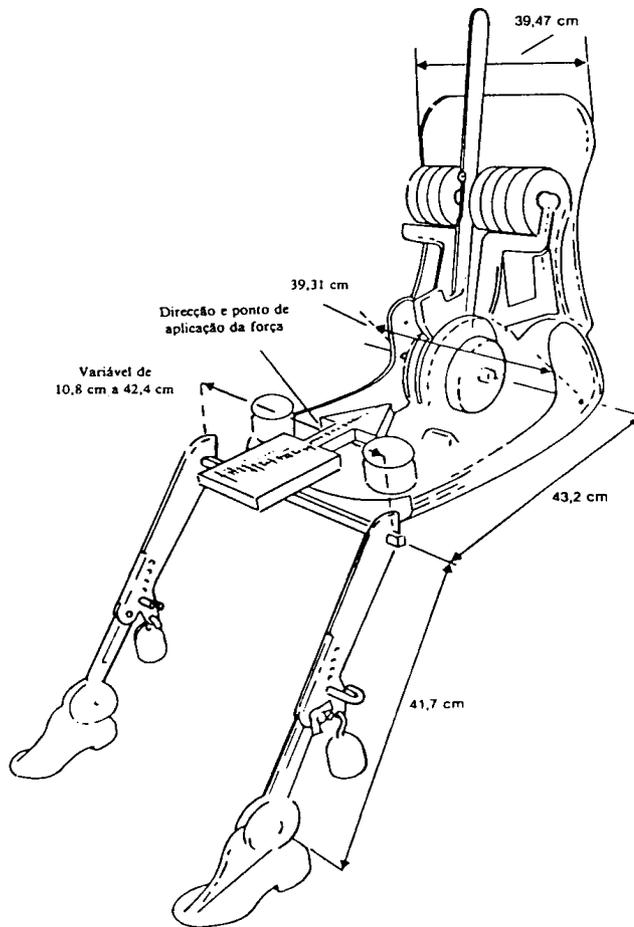
1 — Dispositivo — o dispositivo é determinado no desenho cotado.



2 — Procedimento — o dispositivo pode ocupar todas as posições situadas abaixo do nível do quadro de bordo e tais que:

- O plano XX' se mantenha paralelo ao plano longitudinal médio do veículo;
- O eixo X possa ser inclinado para um lado e para o outro da horizontal segundo um ângulo que pode ir até 30°.

3 — Para realizar este ensaio, são retirados todos os materiais de dureza inferior a 50 shore A.

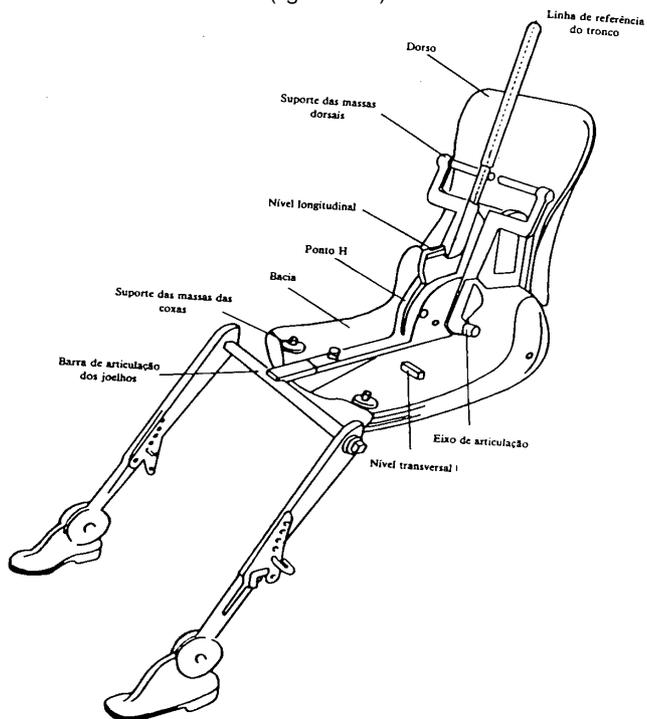


ANEXO 6.º

(referente ao capítulo IV)

Elementos constituintes do manequim tridimensional

(figura n.º 1)



Dimensões e massas do manequim

(figura n.º 2)

Massa do manequim (em quilogramas):

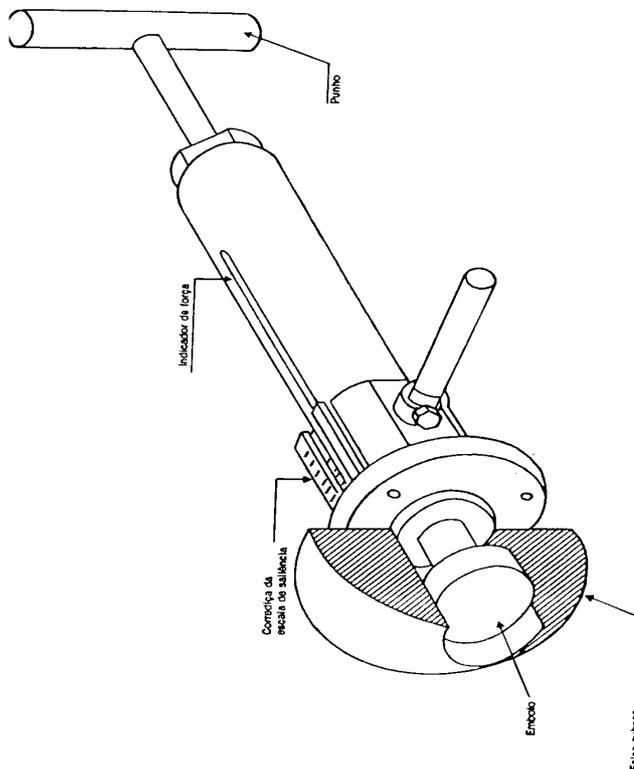
Elementos que simulam o dorso e a bacia . . .	16
Massas dorsais	31
Massas da bacia	8
Massas das coxas	7
Massas das pernas	13
Total	75

ANEXO 7.º

(referente ao capítulo V)

Dispositivo de medição das saliências

(figura n.º 1)



ANEXO 8.º

Observações relativas ao capítulo I

Definições, pedido de homologação CE e especificações

Relativas ao n.º 2 do artigo 2.º

A zona de referência é traçada sem espelho retrovisor. O ensaio de dissipação de energia é efectuado sem espelho retrovisor. O pêndulo não deve atingir a base de fixação do espelho retrovisor.

Relativas à alínea a) do n.º 3 do artigo 2.º

A exclusão definida por estes pontos atrás do comando de direcção vale igualmente para a zona de impacte da cabeça do ou dos passageiros da frente.

No caso de comandos de direcção reguláveis, a zona finalmente excluída reduz-se à parte comum às zonas excluídas em cada uma das posições de condução que o comando de direcção pode assumir. No caso em que a escolha entre os diferentes comandos de direcção for possível, a zona excluída será então determinada por meio do comando da direcção menos favorável e com o diâmetro mais pequeno.

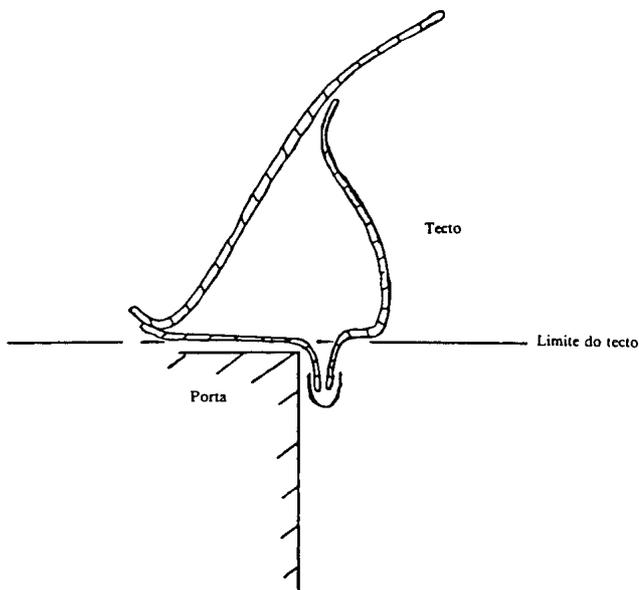
Relativas ao n.º 4 do artigo 2.º

O nível do quadro de bordo estende-se a toda a largura do habitáculo e é definido pelos pontos de contacto situados mais atrás de uma recta vertical com a superfície do quadro de bordo, quando a recta for deslocada ao longo de toda a largura do veículo. Se existirem ao mesmo tempo dois ou mais pontos de contacto, o ponto de contacto inferior será utilizado para determinar o nível do quadro de bordo. No caso de consolas, se não for possível determinar o nível do quadro de bordo por referência aos pontos de contacto de uma recta vertical, o nível do quadro de bordo será aquele em que uma linha horizontal situada a 25,4 mm acima do ponto H dos lugares da frente intersectar a consola.

Relativas ao n.º 5 do artigo 2.º

Nos lados do veículo, o tecto começa no bordo superior da abertura da porta. No caso normal, os limites laterais do tecto são constituídos pelos contornos formados pelos bordos inferiores (vista lateral) da carroçaria com a porta aberta. No caso das janelas, a limitação lateral do tecto é a linha transparente contínua (contorno de penetração dos painéis de janelas laterais). Ao nível dos montantes, a limitação lateral do tecto passa pela linha que une as linhas transparentes. A definição dada no n.º 5 do artigo 2.º vale também para qualquer abertura do tecto de uma viatura, na posição fechada, tal como definida nos n.ºs 7 e 8 do mesmo artigo.

Para as medições, os rebordos orientados para baixo devem ser ignorados. São considerados como fazendo parte da parede lateral do veículo.



Relativas ao n.º 7 do artigo 2.º

Um vidro traseiro não amovível é considerado um elemento estrutural de resistência.

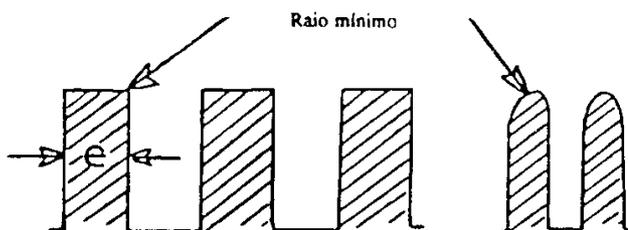
As viaturas com janelas traseiras não amovíveis em material rígido são consideradas viaturas transformáveis, como definidas no n.º 8 do artigo 2.º do presente Regulamento.

Relativas aos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º

Uma aresta viva é uma aresta de um material rígido tendo um raio de curvatura de menos de 2,5 mm, excepto no caso de saliências de menos de 3,2 mm medidas a partir do painel. Neste último caso, o raio de curvatura mínimo não será exigido, desde que a altura da saliência não seja superior a metade da sua largura e os seus bordos sejam arredondados.

As grelhas serão consideradas conformes às especificações, se cumprirem as exigências mínimas do quadro seguinte:

Espaço entre elementos	Elementos planos		Elementos arredondados do raio mínimo
	«e» mínimo	Raio mínimo	
0-10	1,5	0,25	0,50
10-15	2,0	0,33	0,75
15-20	3,0	0,50	1,25



Relativas aos n.ºs 3 e 4 do artigo 4.º

Determina-se no decurso do ensaio se as partes situadas na zona de impacte e utilizadas para reforço podem

ser deslocadas ou ficar salientes de modo a aumentar os riscos para os passageiros ou a gravidade dos ferimentos.

Relativas ao n.º 5 do artigo 4.º

Os dois conceitos «nível e bordo inferior do quadro de bordo» podem ser distintos. Todavia, este ponto está incluído no artigo 4.º «[...] acima do nível do quadro de bordo, [...]», e, por consequência, só se aplicará quando estes dois conceitos estiverem combinados. No caso de não estarem combinados, quer dizer, quando o bordo inferior do quadro de bordo se encontrar abaixo do nível do quadro de bordo, convém aplicar o referido no n.º 3 do artigo 7.º por referência dos artigos 14.º a 19.º do presente Regulamento.

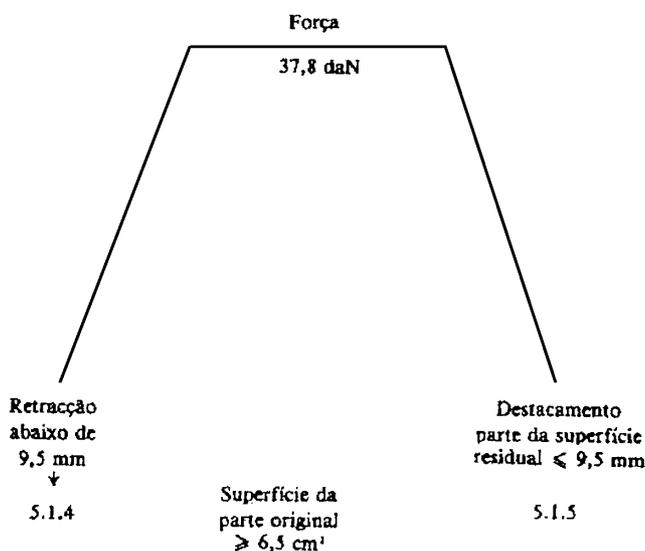
Relativas ao n.º 6 do artigo 4.º

Se um fecho ou um botão tiver largura igual ou superior a 50 mm e estiver situado numa zona tal que, se a sua largura não exceder 50 mm, a saliência máxima seja determinada por meio do dispositivo de medição em forma de cabeça referido nos artigos 39.º a 41.º, a saliência máxima deve ser determinada de acordo com o artigo 38.º, quer dizer, por meio de uma esfera de 165 mm de diâmetro e por determinação da variação máxima em altura do eixo dos «y».

A superfície da secção transversal deve ser medida num plano paralelo à superfície sobre a qual a peça está montada.

Relativas ao n.º 7 do artigo 4.º

Os n.ºs 6 e 7 do artigo 4.º completam-se mutuamente; a primeira frase do n.º 7 (quer dizer, retrair ou destacar sob uma força de 37,8 daN) é aplicada e em seguida o n.º 6, no caso de uma retracção até uma saliência compreendida entre 3,2 mm e 9,5 mm ou, no caso de destacamento, as duas últimas frases do n.º 7 (a superfície da secção transversal é medida antes da força ser aplicada). Todavia, se por razões práticas, o n.º 6 tiver de ser aplicado (retracção abaixo de 9,5 mm e acima de 3,2 mm), pode ser mais apropriado, à escolha do fabricante, verificar as especificações do n.º 6 antes de se aplicar a força de 37,8 daN especificada no n.º 7.



Relativas ao n.º 8 do artigo 4.º

Dado que, em presença de materiais macios, as prescrições não se aplicam senão ao suporte rígido, a saliência é medida somente a partir do suporte rígido.

A dureza shore é medida sobre amostras do objecto a ensaiar. Quando for impossível, por causa de constituição do material, efectuar uma medição da dureza segundo o procedimento shore A, deve fazer-se uma avaliação com a ajuda de medições comparáveis.

Relativas ao n.º 1 do artigo 5.º

Os pedais, as suas alavancas e os seus mecanismos de rotação mais próximos são excluídos, mas não a chapa de suporte à volta.

Relativas aos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º

O critério para saber se o comando do travão de estacionamento pode ser contactado é a utilização:

Da cabeça especificada no capítulo II, se o comando estiver colocado acima ou ao nível do quadro de bordo (a ensaiar de acordo com o artigo 4.º e no interior da zona de impacte);

Do Joelho especificado no anexo 5.º, se o comando estiver colocado abaixo do nível do quadro de bordo (neste caso, a alavanca de comando é ensaiada de acordo com o n.º 6 do artigo 7.º).

Relativas ao n.º 4 do artigo 5.º

As especificações técnicas indicadas no n.º 4 do artigo 5.º aplicam-se também às prateleiras porta-objectos e aos elementos de consolas situados abaixo do nível do quadro de bordo entre os lugares da frente, na condição de estarem situados à frente do ponto H. Se existir uma cavidade fechada, será um porta-luvas, que não está sujeito a estas especificações.

Relativas à alínea a) do n.º 4 do artigo 5.º

As dimensões especificadas referem-se à superfície tal como ela se apresenta antes da adição de material de menos de 50 shore A de dureza (n.º 5 do artigo 5.º). Os ensaios de dissipação de energia devem ser feitos de acordo com o capítulo III do presente Regulamento.

Relativas à alínea b) do n.º 4 do artigo 5.º

Se uma prateleira porta-objectos se destacar ou se despedaçar, não deve resultar daí nenhuma aresta perigosa; isto aplica-se não somente ao bordo da prateleira, mas também às outras arestas viradas para os ocupantes no habitáculo, por acção da força aplicada.

A parte mais resistente da prateleira deve ser considerada aquela que estiver mais próxima de um elemento de fixação. «Deformar-se sensivelmente» deve querer dizer que, sob o efeito da força aplicada, a deflexão da prateleira, medida desde o ponto inicial de contacto com o cilindro de ensaio, deve constituir uma prega ou uma deformação visível a olho nu. Admite-se uma deformação elástica.

O cilindro de ensaio deve ter um comprimento de, pelo menos, 50 mm.

Relativas aos artigos 6.º e 7.º

A expressão «outras partes» deve incluir elementos como os fechos das janelas, as fixações superiores dos

cintos de segurança e outras partes situadas no espaço destinado aos pés e ao lado das portas, a menos que estas partes não tenham sido tratadas previamente ou não sejam excluídas no texto.

Relativas aos n.ºs 1 a 6 do artigo 7.º

O espaço situado entre a antepara da frente e o quadro de bordo, acima do bordo inferior deste, não está sujeito às prescrições referidas.

Relativas ao n.º 3 do artigo 7.º

O raio de 3,2 mm aplica-se a todos os elementos contactáveis cobertos pelo artigo 7.º, quando considerados em todas as posições de utilização.

Exceptuam-se o porta-luvas, que deve ser considerado unicamente na posição fechada, os cintos de segurança somente na posição apertada; mas qualquer parte que tenha uma posição de acondicionamento fixa deve também obedecer à prescrição do raio de 3,2 mm nesta posição.

Relativas aos n.ºs 4 e 5 do artigo 7.º

A superfície de referência é determinada pela aplicação do dispositivo descrito nos artigos 39.º a 41.º, com uma força de 2 daN. Quando isto não for possível, o método descrito no artigo 38.º deve ser utilizado com uma força de 2 daN.

A determinação das saliências perigosas está sujeita à discricção das autoridades responsáveis pelos ensaios.

A força de 37,8 daN será aplicada mesmo se a saliência inicial for inferior a 35 mm ou 25 mm, conforme o caso. A saliência é medida com a carga aplicada.

A força horizontal longitudinal de 37,8 daN é normalmente aplicada por meio de um êmbolo com extremidade plana de 50 mm de diâmetro no máximo mas, em caso de impossibilidade, pode utilizar-se um outro método equivalente, por exemplo retirando os obstáculos.

Relativas ao n.º 6 do artigo 7.º

A parte mais proeminente no caso de uma alavanca de mudança de velocidades é a do punho ou do botão contactado em primeiro lugar por um plano vertical transversal que se desloque numa direcção longitudinal horizontal. Se qualquer uma das partes de uma alavanca de mudança de velocidades (ou de travão de mão) ultrapassar o nível do ponto H, considera-se a alavanca como se se encontrasse inteiramente acima do nível do ponto H.

Relativas ao n.º 9 do artigo 7.º

Quando o(s) plano(s) horizontal(ais) que passa(m) pelo ponto H dos bancos da frente e detrás mais baixos não coincidir(em), determina-se um plano vertical perpendicular ao eixo longitudinal do veículo e que passe pelo ponto H do banco da frente. A zona excluída será então considerada separadamente para os habitáculos dos ocupantes da frente e detrás em relação ao seu ponto H respectivo, e até ao plano vertical acima definido.

Relativas ao n.º 10 do artigo 7.º

Os pára-sóis móveis devem ser considerados em todas as posições de utilização. As molduras dos pára-sóis não são consideradas como suportes rígidos (v. n.º 11).

Relativas aos artigos 8.º e 9.º

Quando o tecto for sujeito a um ensaio de medição das saliências e das partes que possam ser contactadas por uma esfera de 165 mm de diâmetro, o forro do tecto deve ser retirado. Para avaliação dos raios de curvatura prescritos, as proporções e propriedades imputáveis aos materiais de forro do tecto devem ser tomados em consideração. A zona de ensaio de tecto deve estender-se para a frente e para cima do plano transversal limitado pela linha de referência do tronco do manequim colocado no banco situado mais atrás.

Relativas aos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º (v. também os n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º para a noção de arestas vivas)

A saliência para baixo deve ser medida segundo a normal ao tecto, de acordo com o artigo 38.º do presente Regulamento.

A largura da parte saliente deve ser medida ortogonalmente à linha da saliência. Em particular, os arcos ou nervuras do tecto não devem ser salientes, em relação à face interior do tecto, mais de 19 mm.

Relativas aos artigos 10.º e 11.º

Todas as nervuras do tecto nos tectos transformáveis devem obedecer à prescrição referida no artigo 8.º se forem contactáveis por uma esfera de 165 mm de diâmetro.

Relativas às alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 10.º

Quando estiverem em posição de repouso e com o tecto fechado, os dispositivos de abertura e de manobra devem cumprir todas as condições especificadas.

Relativas ao n.º 2 do artigo 10.º

A força de 37,8 daN aplica-se mesmo se a saliência inicial for no máximo de 25 mm. A saliência é medida com a força a ser aplicada.

A força de 37,8 daN aplicada na direcção do impacto, definida no capítulo III como a tangente à trajectória da cabeça, é normalmente aplicada por meio de um êmbolo de extremidade plana não tendo mais de 50 mm de diâmetro, mas, em caso de impossibilidade, pode-se utilizar um outro método equivalente, por exemplo retirando os obstáculos.

A «posição de repouso» significa a posição do dispositivo de comando quando se encontrar na posição de bloqueamento.

Relativas ao artigo 12.º

A estrutura dos tectos descapotáveis não constitui um arco de segurança.

Relativas ao artigo 12.º

A parte superior da moldura do pára-brisas começa acima do contorno transparente do pára-brisas.

Relativas ao n.º 1 do artigo 13.º

V. também os n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º para a noção de arestas vivas.

Relativas aos n.ºs 2 a 7 do artigo 13.º

Na definição da zona de impacte da cabeça no encosto dos bancos da frente, toda a estrutura necessária para suportar o encosto deve ser considerada como um elemento desta última.

Relativas ao n.º 8 do artigo 13.º

O estofo das partes da estrutura do banco tem igualmente por finalidade evitar as asperezas perigosas e as arestas vivas susceptíveis de aumentar o risco ou a gravidade dos ferimentos dos ocupantes.

ANEXO 9.º

Observações relativas ao capítulo II

Determinação da zona de impacte da cabeça

Relativas à segunda parte da alínea a) do n.º 3 do artigo 24.º

A escolha entre os dois procedimentos de determinação da altura deve ser deixada ao fabricante.

Relativas aos n.ºs 4 e 5 do artigo 24.º

Na determinação dos pontos de contacto, o comprimento do braço do aparelho de medição não é modificado no decurso de uma operação determinada. Todas as operações começam da posição vertical.

Relativas ao artigo 25.º

A dimensão 25,4 mm corresponde à distância entre um plano horizontal que passa pelo ponto H e a tangente horizontal ao contorno inferior da cabeça.

ANEXO 10.º

Observações relativas ao capítulo III

Procedimentos de ensaios de materiais susceptíveis de dissipar energia

Relativas ao artigo 29.º

No que respeita à ruptura de qualquer elemento no decurso do ensaio de dissipação de energia, v. n.º 3 do artigo 4.º

ANEXO 11.º

Observações relativas ao capítulo IV

Procedimento a seguir para determinar o ponto H e o ângulo real de inclinação do encosto e verificar a posição relativa dos pontos R e H e a relação entre o ângulo previsto e o ângulo real de inclinação do encosto.

Relativas ao artigo 35.º

Para determinar o ponto H de um banco, os outros bancos podem, se necessário, ser retirados.

ANEXO 12.º

Observações relativas ao anexo 5.º

Dispositivo e procedimento para a aplicação do n.º 1 do artigo 5.º

Primeira frase

Os elementos de comando por pé são considerados como pedais.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 298/2001

de 21 de Novembro

O agravamento do problema da poluição nos meios urbanos e a cada vez maior exigência por parte dos cidadãos de um ambiente saudável vem acentuar a necessidade de diversificar a utilização de combustíveis menos poluentes, designadamente através da aplicação do gás natural comprimido (GNC) a motores projectados de base para este combustível.

O Decreto-Lei n.º 374/89, de 25 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 8/2000, de 8 de Fevereiro, veio criar o enquadramento legal para a instalação de postos de enchimento de gás natural, estabelecendo as regras relativas ao respectivo regime de licenciamento e operação.

Assim, reconhecidas que são as grandes vantagens deste novo combustível, quer em termos ambientais quer em termos de diversificação energética num sector de consumo tradicionalmente cativo de derivados do petróleo, torna-se necessário estabelecer os princípios que disciplinem a utilização do GNC nos automóveis, tendo em vista a salvaguarda dos aspectos de segurança relativos ao seu consumo e abastecimento, bem como a garantia de acesso e regras aplicáveis ao estacionamento de tais viaturas.

Acresce que importa criar um quadro legal claro e específico que potencie a aplicação em larga escala dos resultados das experiências-piloto já efectuadas com sucesso por várias empresas de transportes colectivos urbanos, bem como a extensão a outros tipos de transporte rodoviário.

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

O gás natural comprimido (GNC) é admitido como combustível para utilização nos automóveis que apresentem uma homologação CE de modelo ou uma homologação nacional para este tipo de combustível, nos termos 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.

Artigo 2.º

Características dos automóveis

1 — Os automóveis que utilizem GNC devem cumprir as disposições legais em vigor e as prescrições técnicas de segurança estabelecidas pelo respectivo fabricante.

2 — A utilização do GNC nos veículos não exclui a possibilidade de os mesmos disporem de um sistema de alimentação para outro combustível de carácter supletivo.

Artigo 3.º

Abastecimento de GNC

Os automóveis que utilizem GNC como combustível só podem ser abastecidos em postos de enchimento de GNC licenciados pelas direcções regionais do Ministério da Economia, nos termos da legislação própria.

Artigo 4.º**Estacionamento de automóveis que utilizem GNC**

1 — As condições de segurança seguidas para o estacionamento de automóveis que utilizem GNC são as aplicáveis aos automóveis que utilizam como combustíveis gasolinas ou gasóleos.

2 — Nos casos de parqueamento ou recolha de automóveis em locais fechados, estes locais deverão ter assegurada a necessária ventilação.

Artigo 5.º**Regulamentação de segurança**

Por portaria do Ministro da Economia será aprovado o regulamento de segurança relativo ao projecto, construção, exploração e manutenção de postos de enchimento de GNC.

Artigo 6.º**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Setembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Luís Garcia Braga da Cruz* — *António Fernando Correia de Campos* — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 9 de Novembro de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

AVISO

1 — Os preços das assinaturas das três séries do *Diário da República* (em papel) para 2001, a partir do dia 15 de Março, corresponderão ao período decorrente entre o início da recepção das publicações e 31 de Dezembro. A INCM não se obriga a fornecer os exemplares entretanto publicados.

2 — Não serão aceites pedidos de anulação de assinaturas com devolução de valores, salvo se decorrerem de situações da responsabilidade dos nossos serviços.

3 — Cada assinante deverá indicar sempre o número de assinante que lhe está atribuído e mencioná-lo nos contactos que tenha com a INCM.

4 — A efectivação dos pedidos de assinatura, bem como dos novos serviços, poderá ser feita através das nossas lojas.

5 — Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa.

Preços para 2001

CD-ROM (inclui IVA 17%)				
	Assinante papel *		Não assinante papel	
	Euros	Escudos	Euros	Escudos
Assinatura CD mensal	159,62	32 000	204,51	41 000
CD histórico (1974-1999)	473,86	95 000	498,80	100 000
CD histórico (1990-1999)	224,46	45 000	249,40	50 000
CD histórico avulso	67,34	13 500	67,34	13 500
Internet (inclui IVA 17%)				
	Assinante papel *		Não assinante papel	
	Euros	Escudos	Euros	Escudos
DR, 1.ª série	64,84	13 000	84,80	17 000
DR, 2.ª série	64,84	13 000	84,80	17 000
DR, 3.ª série (concursos, bens e serviços)	64,84	13 000	84,80	17 000

* Preço exclusivo por assinatura do *Diário da República* em suporte de papel.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLUÍDO 5%)

€ 1,50 — 300\$00



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://www.dr.incm.pt>
Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LOCAIS DE INSCRIÇÃO DE NOVOS ASSINANTES, VENDA DE PUBLICAÇÕES, IMPRESSOS E ESPÉCIMES NUMISMÁTICOS

- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 50 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
Telef. 21 353 03 99 Fax 21 353 02 94 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
Telef. 23 982 69 02 Fax 23 983 26 30
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
Telefs. 22 205 92 06/22 205 91 66 Fax 22 200 85 79
- Avenida Lusitana — 1500-392 Lisboa
(Centro Colombo, loja 0.503)
Telefs. 21 711 11 19/23/24 Fax 21 711 11 21 Metro — C. Militar
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
Telefs. 21 324 04 07/08 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República», deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa