



DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Decreto n.º 43/2003:

Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil sobre a Facilitação de Circulação de Pessoas, assinado em Lisboa em 11 de Julho de 2003 6184

Ministério da Administração Interna

Decreto-Lei n.º 224/2003:

Altera o Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões

Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/80/CE, da Comissão, de 3 de Outubro 6186

Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas

Decreto-Lei n.º 225/2003:

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2001/112/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, relativa aos sumos de frutos e a determinados produtos similares destinados à alimentação humana 6209

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 43/2003

de 24 de Setembro

Tendo presente o Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre Portugal e a República Federativa do Brasil, de 22 de Abril de 2000;

Considerando a importância do reforço e desenvolvimento da cooperação entre os dois Estados;

Considerando as necessidades observadas pelos dois países de tornar mais fácil e fluida a circulação dos seus nacionais, especialmente dos artistas, cientistas, investigadores, empresários, executivos, desportistas, jornalistas e estagiários de ambos os países:

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o Acordo sobre a Facilitação de Circulação de Pessoas, assinado em Lisboa em 11 de Julho de 2003, cujos textos, nas versões autenticadas em língua portuguesa, são publicados em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de Julho de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *Nuno Albuquerque Morais Sarmiento* — *António José de Castro Bagão Félix*.

Assinado em 5 de Setembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 8 de Setembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ACORDO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL SOBRE A FACILITAÇÃO DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS.

A República Portuguesa e a República Federativa do Brasil, adiante designadas «Estados Contratantes»:

Tendo presente o Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil, de 22 de Abril de 2000, vigente entre os dois países, nomeadamente os seus artigos 7.º, 8.º e 9.º; Desejando intensificar os laços de amizade e cooperação já existentes entre os dois povos; Conscientes da necessidade observada por ambos os Estados Contratantes de tornar mais fácil e fluida a circulação dos seus nacionais, especialmente dos artistas, professores, cientistas, investigadores ou pesquisadores, empresários, executivos, desportistas, jornalistas e estagiários de ambos os países;

acordam no seguinte:

Artigo 1.º

Isenção de vistos

1 — Os cidadãos portugueses e os cidadãos brasileiros, titulares de passaportes comuns válidos de Portugal e do Brasil, que desejem entrar e permanecer no território do outro Estado Contratante por um período de até 90 dias para fins artísticos, culturais, científicos, empresariais, de estágio académico, jornalísticos, desportivos ou turísticos estão isentos de visto.

2 — Os cidadãos portugueses e os cidadãos brasileiros que se deslocem ao território do outro Estado Contratante para prestação de serviços no âmbito empresarial poderão ter acesso a um visto ou autorização de trabalho, nos termos das respectivas legislações internas, por um período máximo de 90 dias, que será emitido num prazo não superior a 30 dias.

3 — O período de 90 dias referido nos números anteriores do presente artigo poderá ser prorrogado por igual período, de acordo com a legislação interna do país de ingresso, desde que se mantenham as condições de entrada e estada no respectivo território e não ultrapasse o período de 180 dias por ano.

4 — É vedado aos beneficiários do regime de isenção de vistos estabelecido no n.º 1 do presente artigo o exercício de actividades profissionais cuja remuneração provenha de fonte pagadora situada no país de ingresso, salvo quando se tratar de ajudas de custo, bolsas, diárias e prémios.

Artigo 2.º

Concessão de vistos

1 — Para a concessão de vistos para estadas superiores aos prazos previstos no n.º 3 do artigo 1.º, a respectiva tramitação deverá, nos termos da legislação interna de cada Estado Contratante, ser efectuada sob procedimento sumário, que não deverá ultrapassar 30 dias contados a partir da data da aceitação do pedido.

2 — Os vistos emitidos ao abrigo do disposto no número anterior poderão ser prorrogados no território do país de ingresso, de acordo com a legislação interna desse país.

Artigo 3.º

Aplicabilidade da lei do país de ingresso

O presente Acordo não exime os seus beneficiários da observância das obrigações decorrentes da lei e demais disposições em vigor referentes à entrada e permanência de estrangeiros no território do país de ingresso.

Artigo 4.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada um dos Estados Contratantes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

3 — A denúncia deverá ser notificada ao outro Estado Contratante, por escrito e por via diplomática, produzindo efeitos 90 dias após a recepção da respectiva notificação.

4 — Os processos de visto em curso não serão afectados pela denúncia.

Artigo 5.º

Suspensão

1 — Qualquer dos Estados Contratantes poderá suspender, total ou parcialmente, a aplicação do presente Acordo.

2 — A suspensão deverá ser imediatamente notificada ao outro Estado Contratante, por escrito e por via diplomática, produzindo efeitos 30 dias após a recepção da respectiva notificação.

Artigo 6.º

Revisão

O presente Acordo pode ser objecto de revisão a pedido de qualquer dos Estados Contratantes. As alte-

rações entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 7.º

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente Acordo entrará em vigor no 3.º dia após a data da segunda notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos de direito interno dos Estados Contratantes necessários para o efeito.

Feito em Lisboa, em 11 de Julho de 2003, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, sendo ambos igualmente autênticos.

Pela República Portuguesa:

António Martins da Cruz, Ministro dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades Portuguesas.

Pela República Federativa do Brasil:

Celso Amorim, Ministro de Estado das Relações Exteriores.

ACORDO ENTRE REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA PORTUGUESA SOBRE FACILITAÇÃO DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS.

A República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, adiante designadas «Estados Contratantes»:

Tendo presente o Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, de 22 de Abril de 2000, vigente entre os dois países, nomeadamente os seus artigos 7.º, 8.º e 9.º; Desejando intensificar os laços de amizade e cooperação já existentes entre os dois povos; Conscientes da necessidade observada por ambos os Estados Contratantes de tornar mais fácil e fluída a circulação dos seus nacionais, especialmente dos artistas, professores, cientistas, investigadores ou pesquisadores, empresários, executivos, desportistas, jornalistas e estagiários de ambos os países;

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Isenção de vistos

1 — Os cidadãos brasileiros e os cidadãos portugueses, titulares de passaportes comuns válidos do Brasil e de Portugal, que desejem entrar e permanecer no território do outro Estado Contratante por um período de até 90 dias, para fins artísticos, culturais, científicos, empresariais, de estágio académico, jornalísticos, desportivos ou turísticos estão isentos de visto.

2 — Os cidadãos brasileiros e os cidadãos portugueses que se desloquem ao território do outro Estado Contratante para prestação de serviços no âmbito empresarial poderão ter acesso a um visto ou autorização de trabalho, nos termos das respectivas legislações internas, por um período máximo de 90 dias, que será emitido num prazo não superior a 30 dias.

3 — O período de 90 dias referido nos números anteriores do presente artigo poderá ser prorrogado por igual período, de acordo com a legislação interna do país de ingresso, desde que se mantenham as condições de entrada e estada no respectivo território e não ultrapasse o período de 180 dias por ano.

4 — É vedado aos beneficiários do regime de isenção de vistos estabelecido no n.º 1 do presente artigo o exercício de atividades profissionais cuja remuneração provenha de fonte pagadora situada no país de ingresso, salvo quando se tratar de ajudas de custo, bolsas, diárias e prémios.

Artigo 2.º

Concessão de vistos

1 — Para a concessão de vistos para estadas superiores aos prazos previstos no n.º 3 do artigo 1.º, a respectiva tramitação deverá, nos termos da legislação interna de cada Estado Contratante, ser efetuada sob procedimento sumário, que não deverá ultrapassar 30 dias, contados a partir da data da aceitação do pedido.

2 — Os vistos emitidos ao abrigo do disposto no número anterior poderão ser prorrogados, no território do país de ingresso, de acordo com a legislação interna desse país.

Artigo 3.º

Aplicabilidade da lei do país de ingresso

O presente Acordo não exime os seus beneficiários da observância das obrigações decorrentes da lei e demais disposições em vigor referentes à entrada e permanência de estrangeiros no território do país de ingresso.

Artigo 4.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada um dos Estados Contratantes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

3 — A denúncia deverá ser notificada ao outro Estado Contratante por escrito e por via diplomática, produzindo efeitos 90 dias após a receção da respectiva notificação.

4 — Os processos de visto em curso não serão afetados pela denúncia.

Artigo 5.º

Suspensão

1 — Qualquer dos Estados Contratantes poderá suspender, total ou parcialmente, a aplicação do presente Acordo.

2 — A suspensão deverá ser imediatamente notificada ao outro Estado Contratante, por escrito e por via diplomática, produzindo efeito 30 dias após a receção da respectiva notificação.

Artigo 6.º

Revisão

O presente Acordo pode ser objeto de revisão a pedido de qualquer dos Estados Contratantes. As alterações entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 7.º

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente acordo entrará em vigor no 30.º dia após a data da segunda notificação, por via diplomática, de

que foram cumpridos os requisitos de direito interno dos Estados Contratantes necessários para o efeito.

Feito em Lisboa, em 11 de Julho de 2003, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, sendo ambos igualmente autênticos.

Pela República Federativa do Brasil:

Celso Amorim, Ministro do Estado das Relações Exteriores.

Pela República Portuguesa:

António Martins da Cruz, Ministro dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades Portuguesas.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 224/2003

de 24 de Setembro

Com a publicação do presente diploma transpõe-se para o direito interno a Directiva n.º 2002/80/CE, da Comissão, de 3 Outubro, que altera a Directiva n.º 70/220/CEE, do Conselho, de 20 de Março, cuja redacção se encontra no Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 26/2001, de 1 de Fevereiro.

O Regulamento supracitado introduziu um método para verificar a conformidade dos veículos em circulação. Com o presente diploma define-se o tipo de dados que um fabricante deve coligir e apresentar como base para o exame pela entidade homologadora, no sentido de verificar se um veículo satisfaz os requisitos do Regulamento supracitado, necessários durante o período exigido de durabilidade. O presente diploma contempla, designadamente, as novas definições dos códigos de anomalia mais comuns, os códigos de anomalia mais específicos dos fabricantes, os códigos hexadecimais, bem como as normas ISO n.º 15031-6 e SAE n.º J2012, que foram actualizadas.

Neste diploma completa-se também a definição de um veículo que possa ser considerado responsável por emissões anómalas, no caso de uma amostra representativa de veículos de um dado modelo ser sujeita a ensaios e a análise estatística para confirmar o comportamento funcional em termos de emissões desse modelo.

Definem-se ainda as modalidades técnicas para a homologação, enquanto unidades técnicas, dos catalisadores de substituição, para garantir o comportamento funcional das suas emissões e, eventualmente, a sua compatibilidade com o sistema de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo para o qual foram concebidos.

Estão previstas, neste diploma, medidas referentes à marcação dos catalisadores de substituição e dos catalisadores de substituição originais e das suas embalagens, de modo a apoiar a aplicação dessas modalidades técnicas, solicitando-se ainda informações suplementares que devem acompanhar os catalisadores de substituição que tiverem sido fabricados e introduzidos no mercado da Comunidade antes da entrada em vigor do presente diploma.

Para assegurar que a concepção de peças de substituição que sejam fundamentais para o correcto funcionamento do sistema OBD não seja prejudicada pela

existência das informações pertinentes relativas ao OBD, devem ser introduzidas prescrições que exijam que o fabricante do veículo comunique essas informações à entidade homologadora.

As exigências técnicas relativas às estratégias de indicação de anomalias são clarificadas de modo que se considere que ocorreu uma anomalia se forem ultrapassados os limiares do OBD ou se o sistema OBD não puder satisfazer as exigências básicas de monitorização do OBD, apresentadas no presente diploma.

São introduzidas alterações específicas no processamento da informação OBD para se avaliar independentemente o funcionamento do veículo a gasolina ou a gás.

Prevê-se, neste diploma, que a entidade homologadora deva emitir uma extensão do certificado de homologação para veículos já homologados nos casos em que sejam posteriormente detectadas deficiências no sistema OBD dos veículos em circulação, não podendo tais extensões ser emitidas se houver uma falta total de capacidade de monitorização; deve ser especificado um prazo para a rectificação das deficiências autorizadas pela entidade homologadora nos veículos a fabricar futuramente.

Finalmente, o presente diploma prevê que os combustíveis de referência usados nos ensaios de homologação dos veículos, em comparação com os limites de emissões aplicáveis a partir de 2005, devem agora ser redefinidos de modo a reflectirem melhor, se for adequado, o teor de enxofre, aromatizantes e oxigénio da gasolina e do combustível para motores diesel que existirão no mercado a partir de 2005 e que terão de ser usados pelos veículos que disponham de sistemas avançados de controlo de emissões ou tecnologia de motores a gasolina de injeção directa.

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 presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2002/80/CE, da Comissão, de 3 de Outubro, e altera o Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 26/2001, de 1 de Fevereiro.

Artigo 2.º

Alteração de alguns artigos do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 26/2001, de 1 de Fevereiro.

São alterados os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 7.º, 12.º, 14.º, 21.º, 23.º, 33.º, 159.º, 175.º, 183.º, 184.º, 186.º-A, 191.º, 192.º, 193.º, 195.º, 197.º, 199.º, 200.º e 205.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, passando a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

Âmbito

- 1 —
- 2 —
- 3 —

4 — O presente Regulamento também se aplica ao processo de homologação CE para catalisadores de substituição enquanto unidades técnicas destinadas a ser instaladas em veículos das categorias M₁ e N₁.

Artigo 2.º

Definições

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 —
- 11 —
- 12 —
- 13 —
- 14 —
- 15 —
- 16 —

17 — ‘Catalisador original’: um catalisador ou conjunto de catalisadores abrangido pela homologação concedida ao veículo e que está indicado no n.º 1.10 do apêndice do anexo 31.º ao presente Regulamento.

18 — ‘Catalisador de substituição’: um catalisador ou conjunto de catalisadores destinados a substituir um catalisador original num veículo homologado de acordo com o presente Regulamento, que pode ser homologado enquanto unidade técnica conforme definido no artigo 7.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

19 — ‘Catalisador de substituição original’: um catalisador ou conjunto de catalisadores cujo tipo está indicado no n.º 1.10 do apêndice do anexo 31.º ao presente Regulamento, mas é apresentado no mercado, pelo detentor da homologação do veículo, como unidade técnica.

- 20 —
- 21 —

22 — ‘Veículo’: qualquer veículo definido na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

23 — ‘Veículo alimentado a GPL ou a GN’: um veículo equipado com um sistema de alimentação do motor a GPL ou GN, podendo ser concebido e construído como veículo monocombustível ou veículo bicomcombustível.

24 — ‘Veículo monocombustível’: um veículo concebido essencialmente para funcionar permanentemente com GPL ou GN, mas que também pode ter um sistema de gasolina para emergências ou arranque apenas, não podendo o seu reservatório de gasolina conter mais de 15 l.

25 — ‘Veículo bicomcombustível’: um veículo que pode funcionar a tempo parcial com gasolina e, também a tempo parcial, com GPL ou com GN.

Artigo 3.º

Pedido de homologação CE

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 — O modelo da ficha de informações relativas às emissões pelo tubo de escape, às emissões por evaporação, à durabilidade e ao sistema de diagnóstico a bordo (OBD) figura no anexo 1.º, devendo as informações (informações pertinentes relativas ao OBD) enunciadas no n.º 3.2.12.2.8.6 ser incluídas na segunda parte do apêndice do certificado de homologação CE apresentado no anexo 31.º ao presente Regulamento.
- 8 —
- 9 —

Artigo 7.º

Tipos de ensaio

- 1 —
- 2 —
- 3 — Os veículos com motor de ignição comandada alimentados a GPL ou GN (monocombustível ou bicomcombustível) devem ser submetidos aos seguintes ensaios:
 - a) Tipo I: respeitante ao controlo da média das emissões pelo tubo de escape após o arranque a frio;
 - b) Tipo II: relativo ao controlo das emissões de monóxido de carbono em regime de marcha lenta sem carga;
 - c) Tipo III: respeitante às emissões de gases do cárter;
 - d) Tipo IV: relativo às emissões por evaporação, quando aplicável;
 - e) Tipo V: respeitante à durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição;
 - f) Tipo VI: relativo à verificação da média das emissões de monóxido de carbono a baixa temperatura e das emissões de hidrocarbonetos pelo tubo de escape após o arranque a frio, sempre que aplicável;
 - g) Sempre que aplicável, ensaio do OBD.
- 4 —

Artigo 12.º

Ensaio de tipo V

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- a)
- b)

Hcv=Relação atómica hidrogénio/carbono [1,73], no caso do GPL [2,53], no caso do GN [4,0];

Ocv=Relação atómica oxigénio/carbono [0,02],
no caso do GPL [zero], no caso do GN [zero];

c)

10 —

11 —

12 —

Artigo 14.º

Catalisadores de substituição e catalisadores de substituição originais

1 — Os catalisadores de substituição destinados a equiparem veículos com homologação CE devem ser ensaiados de acordo com o referido no capítulo XI do presente Regulamento.

2 — Os catalisadores de substituição originais, do tipo indicado no n.º 1.10 do apêndice do anexo 31.º e que se destinam a equipar veículos abrangidos pelo documento de homologação pertinente, não precisam de estar conformes com o capítulo XI do presente Regulamento desde que preencham as condições indicadas nos n.ºs 3 a 5 seguintes.

3 — No que respeita às marcações, os catalisadores de substituição originais devem incluir, pelo menos, as seguintes indicações:

- a) A denominação ou marca do fabricante do veículo;
- b) A marca e o número de identificação de peça do catalisador de substituição original tal como registado na informação indicada no n.º 6 infra.

4 — No que respeita à documentação, os catalisadores de substituição originais devem ser acompanhados pelas seguintes informações:

- a) A denominação ou marca do fabricante do veículo;
- b) A marca e o número de identificação de peça do catalisador de substituição original tal como registado na informação indicada no n.º 6 do presente artigo;
- c) Os veículos para os quais o catalisador de substituição é do tipo abrangido pelo n.º 1.10 do apêndice do anexo 31.º, incluindo, sempre que for adequado, uma marcação para identificar se o catalisador de substituição é adequado para instalação num veículo que esteja equipado com um sistema de diagnóstico a bordo (OBD);
- d) Instruções de instalação, sempre que necessário.

5 — As informações referidas no número anterior devem estar disponíveis no catálogo do produto que é distribuído nos pontos de venda pelo fabricante do veículo, sendo fornecidas:

- a) Sob a forma de um folheto que acompanha o catalisador de substituição original;
- b) Na embalagem que o catalisador de substituição original é vendido;
- c) De qualquer outra forma aplicável.

6 — O fabricante do veículo deve prestar ao serviço técnico e ou à Direcção-Geral de Viação as informações necessárias em formato electrónico que façam a ligação entre os números de peça pertinentes e a documentação de homologação, devendo essas informações incluir:

- a) Marca(s) e modelo(s) do veículo;
- b) Marca(s) e tipo(s) do catalisador de substituição original;

c) Número ou números de peça do catalisador de substituição original;

d) Número de homologação do ou dos modelos de veículos pertinentes.

Artigo 21.º

Conformidade dos veículos em circulação

1 —

2 —

3 — A auditoria da conformidade em circulação pela Direcção-Geral de Viação efectua-se com base em informações pertinentes na posse do fabricante, segundo procedimentos semelhantes aos definidos no artigo 32.º e nos n.ºs 1 e 2 do anexo X do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, ilustrando as figuras 1.8 e 1.9 do anexo 5.º do presente Regulamento, o procedimento de verificação da conformidade em circulação.

4 — A família de veículos em circulação pode ser definida por meio de parâmetros de concepção básicos comuns a todos os veículos da família em questão, pelo que os modelos de veículos que tenham em comum ou dentro das tolerâncias indicadas, pelo menos, os parâmetros descritos no número seguinte são considerados como pertencendo à mesma família de veículos em circulação.

5 — Os parâmetros referidos no número anterior são os seguintes:

- a) Processo de combustão: dois tempos, quatro tempos, rotativo;
- b) Número de cilindros;
- c) Configuração do bloco de cilindros (em linha, V, radial, horizontalmente opostos, ou outra), não constituindo a inclinação ou orientação dos cilindros um critério;
- d) Método de alimentação do motor em combustível: por exemplo, injeção indirecta ou directa;
- e) Tipo de sistema de arrefecimento: ar, água, óleo;
- f) Método de aspiração: normalmente aspirado, sobrealimentado;
- g) Combustível para o qual o motor foi concebido: gasolina, combustível para motores diesel, GNC, GPL, etc., podendo os veículos bicomcombustível ser agrupados com veículos de combustível específico, desde que um dos combustíveis seja comum;
- h) Tipo de catalisador: catalisador de três vias ou outro(s);
- i) Tipo de colector de partículas: com ou sem;
- j) Recirculação dos gases de escape: com ou sem;
- k) Cilindrada do maior motor da família, menos 30%.

6 — A Direcção-Geral de Viação deve proceder à auditoria da conformidade em circulação com base nas informações fornecidas pelo fabricante, devendo essas informações incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

- a) Nome e endereço do fabricante;
- b) Nome, endereço, números de telefone e de fax e endereço de *e-mail* do seu representante autorizado nas áreas abrangidas pelas informações do fabricante;
- c) Designação ou designações do tipo dos veículos incluídos nas informações do fabricante;
- d) Quando adequado, a lista dos modelos dos veículos abrangidos pelas informações do fabri-

- c) Distância indicada no conta-quilómetros;
 - d) Especificações do combustível de ensaio, nomeadamente, combustível de referência para ensaios ou combustível de mercado;
 - e) Condições de ensaio, nomeadamente temperatura, humidade, massa de inércia do banco de ensaios;
 - f) Regulações do banco de ensaios, nomeadamente regulação da potência;
 - g) Resultados do ensaio de, pelo menos, três veículos diferentes por família.
- 7 — O procedimento de verificação da conformidade em circulação referido na alínea j) do número anterior deve incluir:
- a) Método de localização do veículo;
 - b) Critérios de selecção e de rejeição dos veículos;
 - c) Tipos e métodos de ensaio utilizados no programa;
 - d) Os critérios de aceitação/rejeição do fabricante para o grupo da família em circulação;
 - e) Zona ou zonas geográficas nas quais o fabricante recolheu informações;
 - f) Dimensão da amostra e plano de amostragem utilizado.
- 8 — Os resultados do procedimento da conformidade em circulação do fabricante, referidos na alínea k) do n.º 6 supra, devem incluir:
- a) Identificação dos veículos incluídos no programa, submetidos a ensaio ou não;
 - b) A ou as razões de rejeição de um veículo da amostra;
 - c) Antecedentes de serviço de cada veículo da amostra, incluindo quaisquer grandes modificações;
 - d) Antecedentes de reparações de cada veículo da amostra, se conhecida;
 - e) Dados do ensaio.
- 9 — A identificação dos veículos incluídos no programa, submetidos a ensaio ou não, referida na alínea a) do número anterior deve incluir:
- a) Nome do modelo;
 - b) Número de identificação do veículo (VIN);
 - c) Número de matrícula do veículo;
 - d) Data de fabrico;
 - e) Região de utilização, se conhecida;
 - f) Pneus montados.
- 10 — Os dados do ensaio referidos na alínea e) do n.º 8 do presente artigo devem incluir:

11 — As informações reunidas pelo fabricante devem ser suficientemente abrangentes para garantir a possibilidade de avaliação do comportamento do veículo em circulação em condições normais de utilização, tal como se define nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e para permitir que essa avaliação seja feita de uma forma representativa da penetração geográfica do fabricante.

12 — Para efeitos do presente Regulamento, o fabricante não é obrigado a realizar uma auditoria da conformidade em circulação de um modelo de veículo, se puder demonstrar, de forma satisfatória para a Direcção-Geral de Viação, que as vendas anuais desse modelo, na Comunidade, são inferiores a 5000.

Artigo 23.º

Diagnóstico a bordo OBD

1 —

2 — Com base na auditoria referida nos n.ºs 3 e 4 do artigo 21.º do presente Regulamento, a Direcção-Geral de Viação:

- a) Decide que a conformidade em circulação de um modelo de veículo ou de uma família de veículos em serviço é satisfatória e não toma qualquer medida;
- b) Decide que os dados fornecidos pelo fabricante não são suficientes para chegar a uma decisão e solicita mais informações ou dados de ensaio ao fabricante;
- c) Decide que a conformidade em circulação de um modelo de veículo ou de modelos de veículos que fazem parte de uma família em circulação não é satisfatória e ordena que se proceda ao ensaio de tais modelos de veículos de acordo com o anexo 4.º ao presente Regulamento;
- d) Pode realizar ensaios desse modelo de veículo de acordo com o referido anexo 4.º, no caso de o fabricante ter sido dispensado da auditoria de um modelo específico, de acordo com o referido nos n.º 11 e 12 do artigo 21.º do presente Regulamento.

- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 —
- 11 —
- 12 —
- 13 —
- 14 —

Artigo 33.º

Combustível

1 — Ao realizar o ensaio de um veículo em função dos valores limite das emissões, estabelecidos na linha A do quadro II constante do anexo 32.º, o combustível de referência adequado deve cumprir as especificações indicadas na secção A do anexo 29.º ou, no caso dos combustíveis gasosos de referência, no ponto A.1 ou no ponto B do anexo 30.º, todos do presente Regulamento.

2 — Ao realizar o ensaio de um veículo em função dos valores limite das emissões, estabelecidos na linha B do quadro II referido no número anterior, o combustível de referência adequado deve cumprir as especificações indicadas na secção B do anexo 29.º ou, no caso dos combustíveis gasosos de referência, no ponto A.2 ou no ponto B do anexo 30.º, todos do presente Regulamento.

Artigo 159.º

Combustível de ensaio

O combustível de ensaio deve satisfazer as especificações da secção C do anexo 29.º ao presente Regulamento.

Artigo 175.º

Definições

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f) Anomalia: uma falha de um componente ou sistema relacionado com as emissões de que resultem níveis de emissões superiores aos limites previstos no n.º 2 do artigo 179.º do presente Regulamento ou se o sistema OBD não puder satisfazer as exigências básicas de monitorização do presente capítulo;
- g)
- h)
- i)
- j)
- k)
- l)
- m)
- n)
- o)
- p)
- q)
- r)
- s)
- t)

Artigo 183.º

Activação do indicador de anomalias

- 1 —
- 2 —
- 3 — Quando uma estratégia de diagnóstico tiver sido concebida para que a activação do IA exija mais de dois ciclos de pré-condicionamento, o fabricante deve fornecer dados e ou uma avaliação técnica que demonstre convenientemente que o sistema de monitorização detecta a deterioração dos componentes de um modo igualmente eficaz e atempado.

4 — Não são aceites estratégias que exijam, em média, mais de 10 ciclos de condução para a activação do IA, devendo este também ser activado sempre que o sistema de controlo do motor passe a um modo de funcionamento preestabelecido permanente no que respeita às emissões e os limites de emissões previstos no n.º 2 do artigo 179.º sejam excedidos ou se o sistema OBD não puder satisfazer as exigências básicas de monitorização pelo OBD, especificadas nos artigos 180.º a 182.º do presente Regulamento.

5 — Nos períodos em que ocorrerem falhas de ignição do motor numa proporção, a especificar pelo fabricante, susceptível de danificar o catalisador, o IA deve funcionar num modo avisador distinto, nomeadamente emitindo um sinal luminoso intermitente.

6 — O IA deve permanecer activado enquanto o motor não arrancar ou rodar depois de a chave da ignição do veículo ter sido colocada na posição de ligado, devendo desactivar-se depois do arranque do motor, se, entretanto, não for detectada qualquer anomalia.

Artigo 184.º

Armazenamento de códigos de anomalia

1 — O sistema OBD deve registar o ou os códigos de anomalia indicativos do estado do sistema de controlo das emissões, devendo ser utilizados códigos de estado diferentes para identificar os sistemas de controlo das emissões que funcionam correctamente e os sistemas de controlo das emissões cuja avaliação completa exige que o veículo continue a ser operado.

2 — Devem ser armazenados códigos de anomalia que correspondam à activação do indicador de anomalias devido a deterioração, outras anomalias ou passagem a um modo de funcionamento preestabelecido permanente no que respeita às emissões, e esses códigos devem identificar o tipo de anomalia em questão, devendo também ser armazenado um código de anomalia nos casos mencionados no n.º 2 do artigo 181.º e na alínea e) do artigo 182.º, ambos do presente Regulamento.

- 3 —
- 4 —
- 5 —

Artigo 186.º-A

Requisitos relativos à homologação de sistemas de diagnóstico a bordo

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —

7 — Antes, ou na ocasião da homologação, não deve ser deferido qualquer pedido relativo a uma deficiência em relação aos requisitos constantes do n.º 6.5, com excepção do n.º 6.5.3.4 do anexo 24.º ao presente Regulamento, não sendo este número aplicável aos veículos bicombustíveis funcionando a gás.

8 — No que respeita aos veículos bicombustível funcionando a gás, e sem prejuízo dos requisitos constantes do artigo seguinte, sempre que solicitado pelo fabricante, a Direcção-Geral de Viação deve aceitar, como estando em conformidade com os requisitos constantes do presente capítulo para efeitos da homologação de

veículos bicompostíveis funcionando a gás, as seguintes deficiências:

- a) Apagamento de códigos de anomalia; distância percorrida e trama retida correspondente após 40 ciclos de aquecimento do motor, independentemente do combustível utilizado;
- b) Activação do IA em ambos os tipos de combustível, gasolina ou gás, após a detecção de uma anomalia em um dos tipos de combustível;
- c) Desactivação do IA depois de efectuados três ciclos de condução consecutivos sem anomalia, independentemente do combustível utilizado na altura;
- d) Utilização de dois códigos de estado, um para cada tipo de combustível.

9 — Para além do referido no número anterior, o fabricante pode solicitar mais opções cujo deferimento fica à descrição da Direcção-Geral de Viação.

10 — Sem prejuízo dos requisitos constantes do n.º 6.6.1 do anexo 24.º ao presente Regulamento, e sempre que solicitado pelo fabricante, a Direcção-Geral de Viação deve aceitar, como estando em conformidade com os requisitos constantes do presente capítulo para efeitos de avaliação e transmissão de sinais de diagnóstico, as seguintes deficiências:

- a) Transmissão de sinais de diagnóstico relativos ao combustível utilizado num só endereço fonte;
- b) Avaliação de um conjunto de sinais de diagnóstico para ambos os tipos de combustível, correspondente à avaliação em veículos mono-compostíveis a gás, independentemente do combustível utilizado;
- c) Seleção de um conjunto de sinais de diagnóstico, associado a um ou dois tipos de combustível, através da posição de um comutador de combustível.

11 — Para além do referido no número anterior, o fabricante pode solicitar mais opções cujo deferimento fica à descrição da Direcção-Geral de Viação.

12 — Uma deficiência pode continuar a manter-se por um período de dois anos após a data de homologação do modelo de veículo em causa, a não ser que possa ser devidamente demonstrado que seriam necessárias modificações substanciais nos equipamentos do veículo e um período de tempo suplementar superior a dois anos para a corrigir, podendo nesse caso a deficiência manter-se por um período não superior a três anos.

13 — No caso de um veículo bicompostível funcionando a gás, uma deficiência autorizada em conformidade com o disposto nos n.ºs 8 a 11 supra pode manter-se por um período de três anos após a data da homologação do modelo em causa, a não ser que possa ser devidamente demonstrado que seriam necessárias modificações substanciais nos equipamentos do veículo e um período de tempo suplementar superior a três anos para a corrigir, podendo nesse caso a deficiência manter-se por um período não superior a quatro anos.

14 — Um fabricante pode solicitar à Direcção-Geral de Viação que autorize a *posteriori* uma deficiência, no caso de esta ser detectada após a concessão da homologação inicial.

15 — No caso referido no número anterior, a deficiência pode manter-se por um período de dois anos após a data da notificação à Direcção-Geral de Viação, a não ser que possa ser devidamente demonstrado que seriam necessárias modificações substanciais nos equipamentos do veículo e um período de tempo suplementar superior a dois anos para a corrigir, podendo nesse caso a deficiência manter-se por um período não superior a três anos.

tar superior a dois anos para a corrigir, podendo nesse caso a deficiência manter-se por um período não superior a três anos.

16 — A Direcção-Geral de Viação deve notificar a sua decisão de aceitação do pedido a todas as autoridades dos outros Estados membros, de acordo com os requisitos constantes dos artigos 5.º ao 12.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

Artigo 191.º

Âmbito de aplicação

O presente capítulo aplica-se à homologação CE, enquanto unidades técnicas, de catalisadores a instalar em um ou mais modelos de automóveis das categorias M₁ e M₂ como peças de substituição, conforme definida na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Artigo 192.º

Definições

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

- 1) 'Catalisador original' um catalisador ou conjunto de catalisadores abrangido pela homologação concedida ao veículo e que está indicado no n.º 1.10 do apêndice do anexo 31.º ao presente Regulamento;
- 2) 'Catalisador de substituição' um catalisador ou conjunto de catalisadores destinados a substituir um catalisador original num veículo homologado de acordo com o presente Regulamento, que pode ser homologado enquanto unidade técnica conforme definido no artigo 7.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio;
- 3) 'Catalisador de substituição original' um catalisador ou conjunto de catalisadores cujo tipo está indicado no n.º 1.10 do apêndice do anexo 31.º ao presente Regulamento, mas é apresentado no mercado, pelo detentor da homologação do veículo, como unidade técnica;
- 4) 'Tipo de catalisador' catalisadores que não diferem entre si em aspectos essenciais como:

- a) Número de substratos revestidos, estrutura e material;
- b) Tipo de actividade catalítica, nomeadamente, por oxidação, de três vias, etc.;
- c) Volume, relação da área frontal e comprimento do substrato;
- d) Conteúdo do material catalisador;
- e) Relação do material catalisador;
- f) Densidade das células;
- g) Dimensões e forma;
- h) Protecção térmica.

- 5) 'Modelo de veículo' o modelo de veículo definido na alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º do presente Regulamento;

- 6) 'Homologação de um catalisador de substituição' a homologação de um catalisador destinado a ser instalado como peça de substituição em um ou mais modelos específicos de veículos no que diz respeito à limitação das emissões de poluentes, ao nível de ruído e ao efeito no comportamento funcional do veículo e, sempre que aplicável, ao OBD;
- 7) 'Catalisador de substituição deteriorado' um catalisador envelhecido ou que se encontra artificialmente deteriorado, de tal forma que satisfaça os requisitos constantes do n.º 1 do anexo 24.º ao presente Regulamento; para efeitos do teste de demonstração dos veículos equipados com motores de ignição comandada, quando o valor HC medido de acordo com o artigo 198.º for superior ao valor medido durante a homologação do veículo, a diferença tem de ser acrescentada aos valores limite mencionados no n.º 2 do artigo 179.º, aos quais se aplica o excesso permitido no n.º 1 do referido anexo 24.º

Artigo 193.º

Pedido de homologação CE

- 1 —
- 2 —
- 3 — Em caso de pedido de homologação de um catalisador de substituição, devem ser apresentados ao serviço técnico responsável pela realização do ensaio de homologação:

- a) Um ou mais veículos de um modelo homologado de acordo com o presente Regulamento, equipados com um catalisador original novo, devendo esses veículos ser seleccionados pelo requerente com o acordo do serviço técnico e satisfazer os requisitos constantes dos artigos 32.º e 33.º; os veículos de ensaio não devem ter defeitos no sistema de controlo das emissões, devendo quaisquer peças originais relacionadas com as emissões ou com avarias excessivamente gastas ser reparadas ou substituídas; os veículos de ensaio devem ser afinados correctamente e regulados para a especificação do fabricante antes dos ensaios de emissões;
- b) Uma amostra do tipo de catalisador de substituição, devendo essa amostra ser clara e indelevelmente marcada com a firma ou marca do requerente e a sua designação comercial;
- c) Uma amostra adicional do tipo de catalisador de substituição, no caso de um catalisador de substituição destinado a ser instalado num veículo equipado com um sistema OBD, devendo essa amostra ser clara e indelevelmente marcada com a firma ou marca do requerente e a sua designação comercial; o catalisador deve ter sido deteriorado conforme definido no n.º 7 do artigo anterior.

Artigo 195.º

Marcação de homologação CE

- 1 —
- 2 — A marca referida no número anterior deve ser constituída por um rectângulo envolvendo a letra «e», seguida das letras ou número distintivos do Estado membro que procedeu à homologação, sendo:

- 1 para a Alemanha;
- 2 para a França;
- 3 para a Itália;

- 4 para os Países Baixos;
- 5 para a Suécia;
- 6 para a Bélgica;
- 9 para a Espanha;
- 11 para o Reino Unido;
- 12 para a Áustria;
- 13 para o Luxemburgo;
- 17 para a Finlândia;
- 18 para a Dinamarca;
- 21 para Portugal;
- 23 para a Grécia;
- 24 para a Irlanda.

3 — A referida marca de homologação também deve ser constituída pelo 'número de homologação de base' que constitui a secção 4 do número de homologação objecto do anexo VII do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Seus Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, precedido do número sequencial de dois algarismos atribuindo à mais recente alteração técnica significativa do presente Regulamento, à data da concessão da homologação CE, ambos a figurar na proximidade do rectângulo, sendo o número sequencial correspondente ao presente Regulamento 01.

4 — A marca de homologação CE referida no n.º 2 supra deve ser claramente legível e indelével e, sempre que possível, ser visível quando o catalisador de substituição estiver instalado no veículo.

5 — O anexo 28.º ao presente Regulamento apresenta exemplos de disposições da marca de homologação e dos dados de homologação acima referidos.

Artigo 197.º

Requisitos relativos às emissões

Os veículos indicados na alínea a) do n.º 3 do artigo 193.º, equipados com um catalisador de substituição do tipo cuja homologação se solicita, devem ser sujeitos a um ensaio do tipo I, nas condições descritas no capítulo correspondente do presente Regulamento, de modo a comparar o seu comportamento funcional com o do catalisador original de acordo com o procedimento a seguir descrito.

Artigo 199.º

Ensaio do tipo I aos gases de escape com o catalisador de substituição

1 — O catalisador original dos veículos de ensaio é substituído pelo catalisador de substituição, nos termos da alínea b) do n.º 3 do artigo 193.º, que é sujeito a rodagem durante 12 ciclos extra-urbanos (parte 2 do ensaio do tipo I).

- 2 —
- 3 —

Artigo 200.º

Avaliação da emissão de poluentes dos veículos equipados com catalisadores de substituição

- 1 —
- 2 —

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G$$

$$M \leq G$$

sendo:

M o valor médio das emissões de um poluente ou a soma de dois poluentes (eventualmente em

relação aos valores limite definidos no n.º 12 do artigo 8.º na versão de acordo com a qual o veículo equipado com o catalisador original foi homologado), obtido a partir dos três ensaios do tipo I com o catalisador de substituição;

S o valor médio das emissões de um poluente ou a soma de dois poluentes (eventualmente em relação aos valores limite definidos no n.º 12 do artigo 8.º na versão de acordo com a qual o veículo equipado com o catalisador original foi homologado), obtido a partir dos três ensaios do tipo I com o catalisador original;

G é o valor limite das emissões de um poluente ou a soma de dois poluentes (eventualmente em relação aos valores limite definidos no n.º 12 do artigo 8.º na versão de acordo com a qual o veículo equipado com o catalisador original foi homologado), nos termos da homologação dos veículos, dividido, se aplicável, pelos factores de deterioração determinados de acordo com o artigo 202.º do presente Regulamento.

3 — Se se solicitar a homologação para diferentes modelos de veículos do mesmo fabricante, e desde que esses diferentes modelos de veículos estejam equipados com o mesmo tipo de catalisador original, o ensaio do tipo I pode ser limitado, no mínimo, a dois veículos seleccionados após acordo com o serviço técnico responsável pela homologação.

Artigo 205.º

Prescrições particulares

1 — As verificações referidas no n.º 2.2 do anexo X do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Seus Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas devem incluir a satisfação das características definidas no n.º 4 do artigo 192.º do presente Regulamento.

2 — No que diz respeito à aplicação do n.º 2.3.5 do anexo X do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Seus Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, podem ser efectuados os ensaios descritos nos artigos 197.º a 200.º (requisitos relativos às emissões), podendo, neste caso, o titular da homologação solicitar, em alternativa, utilizar como base de comparação não o catalisador original mas o catalisador de substituição que foi utilizado durante os ensaios de homologação, ou outra amostra comprovada como estando em conformidade com o tipo homologado.

3 — Os valores das emissões medidos com a amostra em verificação não devem, em média, exceder em mais de 15 % os valores médios medidos com a amostra utilizada como referência.»

Artigo 3.º

Aditamento dos artigos 30.º-A, 186.º-B, 186.º-C, 202.º-A e 202.º-B ao Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes.

Os artigos 30.º-A, 186.º-B, 186.º-C, 202.º-A e 202.º-B aditados ao Regulamento dos Elementos e Características dos Veículos a Motor de Duas e Três Rodas, têm a seguinte redacção:

«Artigo 30.º-A

Modelo de veículo em que a velocidade do motor em marcha lenta sem carga é superior à velocidade do motor durante as operações 5, 12 e 24 do ciclo urbano elementar.

Em relação a um modelo de veículo em que a velocidade do motor em marcha lenta sem carga seja supe-

rior à velocidade do motor durante as operações 5, 12 e 24 do ciclo urbano elementar (parte 1), a embraiagem poderá ser desengatada durante a operação anterior.

Artigo 186.º-B

Veículo bicombustível funcionando a gás

1 — Para os veículos bicombustíveis funcionando a gás, os procedimentos devem ser os seguintes:

- Activação do indicador de anomalias (IA) — v. artigo 183.º do presente Regulamento;
- Armazenamento de códigos de anomalia — v. artigo 184.º do presente Regulamento;
- Corte do IA — v. artigo 185.º do presente Regulamento;
- Apagamento de um código de anomalia — v. artigo 186.º do presente Regulamento.

2 — Os procedimentos referidos no número anterior devem ser executados independentemente uns dos outros quando o veículo funcionar a gasolina ou a gás; quando o veículo funcionar a gasolina, o resultado de qualquer dos procedimentos não deve ser afectado quando o veículo funcionar a gás; quando o veículo funcionar a gás, o resultado de qualquer dos procedimentos não deve ser afectado quando o veículo funcionar a gasolina.

3 — Sem prejuízo do presente requisito, o código de estado referido no artigo 184.º do presente Regulamento deve indicar a avaliação completa dos sistemas de controlo para ambos os tipos de combustível, a gasolina ou a gás, quando tiver sido efectuada a avaliação completa dos sistemas de controlo para um dos tipos de combustível.

Artigo 186.º-C

Acesso às informações relativas ao OBD

1 — Os pedidos de homologação ou de alteração de uma homologação, em conformidade com o disposto no Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, devem ser acompanhados das informações pertinentes relativas ao sistema OBD do veículo.

2 — As informações referidas no número anterior permitem aos fabricantes de peças de substituição ou de equipamento de retromontagem fabricar essas peças de forma compatível com o sistema OBD do veículo, a fim de evitar a ocorrência de erros e proteger o utilizador do veículo contra anomalias; do mesmo modo, essas informações permitem aos fabricantes de ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio fabricar ferramentas e equipamentos que realizem diagnósticos eficazes e rigorosos dos sistemas de controlo de emissões dos veículos.

3 — O certificado de homologação CE, com as respectivas informações, deve ser fornecido pela Direcção-Geral de Viação a qualquer fabricante de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamentos de ensaio que esteja interessado, mediante pedido e sem discriminação.

4 — No caso de a Direcção-Geral de Viação receber, da parte de qualquer fabricante de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamentos de ensaio que esteja interessado, um pedido de informação sobre o sistema OBD de um veículo que tenha sido homologado

de acordo com uma versão anterior da Directiva n.º 70/220/CEE:

- a) A Direcção-Geral de Viação deve, no prazo de 30 dias, solicitar ao fabricante do veículo em questão que disponibilize as informações solicitadas no n.º 3.2.12.2.8.6 do anexo I ao presente Regulamento, não se aplicando o requisito do segundo parágrafo do referido número;
- b) O fabricante deve transmitir as referidas informações à Direcção-Geral de Viação no prazo de dois meses a contar do pedido;
- c) A Direcção-Geral de Viação deve transmitir as referidas informações às entidades homologadoras dos Estados membros e a entidade que concedeu a primeira homologação deve acrescentá-las ao anexo I da informação sobre a homologação do veículo; este requisito não invalidará qualquer homologação previamente concedida ao abrigo do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes nem impedirá a extensão de tais homologações nos termos da directiva ao abrigo da qual foram inicialmente concedidas.

5 — Só é possível solicitar informações sobre peças de substituição ou acessórios que estejam sujeitos a homologação CE ou sobre componentes que façam parte de um sistema que esteja sujeito a homologação CE.

6 — O pedido de informação deve identificar a especificação exacta do modelo relativamente ao qual a informação é solicitada, devendo confirmar que a informação é necessária para o desenvolvimento de peças de substituição ou de retromontagem, ferramentas de diagnóstico ou equipamentos de ensaio.

Artigo 202.º-A

Requisitos relativos à compatibilidade do OBD (aplicável a catalisadores de substituição destinados a ser instalados em veículos equipados com um sistema OBD).

1 — A demonstração da compatibilidade do OBD só é exigida quando o catalisador original tiver sido monitorizado na configuração original.

2 — A compatibilidade do catalisador de substituição com o sistema OBD deve ser demonstrada utilizando os procedimentos descritos no anexo 24.º ao presente Regulamento.

3 — As disposições contidas no referido anexo 24.º aplicáveis a outros componentes que não sejam o catalisador não devem ser aplicadas.

4 — O fabricante do catalisador de substituição pode utilizar o mesmo método de pré-condicionamento e de ensaio que o utilizado durante a homologação original, devendo, neste caso, a Direcção-Geral de Viação fornecer, mediante pedido e sem discriminação, o apêndice 2 do certificado de homologação CE, que contém o número de ciclos de pré-condicionamento e o tipo do ciclo de ensaios utilizado pelo fabricante do equipamento original para o ensaio de OBD do catalisador.

5 — Para verificar a correcta instalação e o correcto funcionamento de todos os outros componentes monitorizados pelo sistema OBD, este não deve indicar qualquer avaria e não ter armazenados códigos de anomalia antes da instalação de qualquer um dos catalisadores de substituição, podendo ser utilizada para esse fim uma avaliação do estado do sistema OBD no final dos ensaios descritos no artigo 198.º do presente Regulamento.

6 — O IA não deve ser activado durante o funcionamento do veículo exigido pelo artigo 199.º do presente Regulamento.

Artigo 202.º-B

Documentação

1 — Todas as embalagens que contenham um catalisador de substituição novo devem ser acompanhadas pelas seguintes informações:

- a) A denominação ou a marca do fabricante do catalisador;
- b) Os veículos, incluindo o ano de fabrico, para os quais o catalisador de substituição foi homologado, incluindo, sempre que for adequado, uma marcação para identificar se o catalisador de substituição é adequado para instalação num veículo que esteja equipado com um sistema de diagnóstico a bordo (OBD);
- c) As instruções de instalação, sempre que necessário.

2 — As informações referidas no número anterior devem ser fornecidas:

- a) Sob a forma de um folheto que acompanha o catalisador de substituição;
- b) Na embalagem que o catalisador de substituição é vendido;
- c) De qualquer outra forma aplicável.

3 — A informação referida no número anterior deve estar disponível no catálogo do produto que é distribuído nos pontos de venda pelo fabricante de catalisadores de substituição.»

Artigo 4.º

Alteração de alguns anexos do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes.

Os anexos 1.º, 4.º, 5.º, 24.º, 26.º, 27.º, 28.º, 29.º, 30.º, 31.º e 32.º do Regulamento aprovado Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 26/2001, de 1 de Fevereiro, passam a ter a redacção constante do anexo ao presente diploma.

Artigo 5.º

Produção de efeitos para novos catalisadores de substituição

1 — A partir da data de entrada em vigor do presente diploma, no que diz respeito aos novos catalisadores de substituição destinados a ser instalados em veículos homologados de acordo com Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, alterado pelo presente diploma, é permitida:

- a) A homologação CE nos termos do artigo 7.º do Regulamento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio;
- b) A venda ou instalação em veículo.

2 — A partir da data de entrada em vigor do presente diploma, a Direcção-Geral de Viação deixa de conceder a homologação CE nos termos do disposto no referido artigo 7.º, para um catalisador de substituição novo, se este não for de um tipo homologado nos termos do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, alterado pelo presente diploma.

3 — A Direcção-Geral de Viação permite a instalação de catalisadores de substituição novos relativamente aos quais tenha sido concedida uma homologação enquanto unidade técnica, antes da entrada em vigor do presente diploma, para veículos já em circulação.

4 — Até 1 de Julho de 2005, os fabricantes devem tomar medidas para fornecer informações suplementares, directamente aos pontos de venda ou a qualquer distribuidor, relativas a todos os catalisadores de substituição novos que tiverem sido introduzidos no mercado da UE antes da entrada em vigor do presente diploma e que também não satisfaçam as exigências do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes.

Artigo 6.º

Produção de efeitos

1 — A partir da data de entrada em vigor do presente diploma, se os veículos satisfizerem os requisitos constantes do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, alterado pelo presente diploma, não pode ser recusada a homologação CE, a homologação de âmbito nacional, nem pode ser proibida a entrada em circulação daqueles veículos.

2 — A partir da data de entrada em vigor do presente diploma, se um novo modelo de veículo não cumprir o disposto no Regulamento referido no número anterior, alterado pelo presente diploma, deixa de ser concedida a homologação CE e a homologação nacional.

3 — Porém, podem continuar a ser concedidas as homologações CE para veículos de pequenas séries e veículos em fim de série.

4 — A partir de 1 de Janeiro de 2006, se os veículos não cumprirem o disposto no Regulamento referido nos números anteriores, alterado pelo presente diploma:

- a) Os certificados que acompanham os veículos novos deixam de ser válidos para efeitos de matrícula;
- b) É recusada a matrícula e a entrada em circulação de veículos novos que não possuam um certificado de conformidade válido, excepto para os veículos de pequena série e veículos em fim de série.

5 — O disposto no número anterior aplica-se:

- a) Aos veículos da categoria M, exceptuados os veículos com uma massa máxima superior a 2500 Kg;
- b) Aos veículos da categoria N₁, classe I.

6 — A partir de 1 de Janeiro de 2007, o disposto no n.º 4 supra passa também a aplicar-se:

- a) Aos veículos da categoria N₁, classes II e III, definidos no quadro II constante do anexo 32.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, alterado pelo presente diploma;
- b) Aos veículos da categoria M com uma massa máxima superior a 2500 kg.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de Julho de 2003. — José Manuel Durão Barroso — Maria Manuela Dias Ferreira Leite — António Manuel de Mendonça Martins da Cruz — António Jorge de Figueiredo Lopes — José Luís Mota de Campos — Carlos Manuel Tavares da Silva — Amílcar Augusto Contel Martins Theias.

Promulgado em 1 de Setembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 4 de Setembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, José Manuel Durão Barroso.

ANEXO

(referente ao artigo 4.º)

1 — O anexo 1.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 1.º

Ficha de informações n.º ...

- 0 —
- 0.1 —
- 0.2 —
- 0.3 —
- 0.3.1 —
- 0.4 —
- 0.5 —
- 0.8 —
- 1 —
- 1.1 —
- 1.3.3 —
- 2 —
- 2.6 —
- 2.8 —
- 3 —
- 3.1 —
- 3.1.1 —
- 3.2 —
- 3.2.1.1 —
- 3.2.1.2 —
- 3.2.1.2.1 —
- 3.2.1.2.2 —
- 3.2.1.2.3 —
- 3.2.1.3 —
- 3.2.1.4 —
- 3.2.1.5 —
- 3.2.1.6 —
- 3.2.1.6.1 —
- 3.2.1.7 —
- 3.2.1.8 —
- 3.2.2 —
- 3.2.2.1 —
- 3.2.2.2 —
- 3.2.2.3 —

3.2.4 —	3.2.6.1 —
3.2.4.1 —	3.2.6.2 —
3.2.4.1.1 —	3.2.6.3 —
3.2.4.1.2 —	3.2.6.4 —
3.2.4.1.3 —	3.2.6.5 —
3.2.4.1.4 —	3.2.6.6 —
3.2.4.1.4.1 —	3.2.6.7 —
3.2.4.1.4.2 —	3.2.7 —
3.2.4.1.4.3 —	3.2.8 —
3.2.4.1.4.4 —	3.2.8.1 —
3.2.4.1.4.5 —	3.2.8.1.1 —
3.2.4.1.5 —	3.2.8.1.2 —
3.2.4.1.5.1 —	3.2.8.1.3 —
3.2.4.1.5.2 —	3.2.8.2 —
3.2.4.2 —	3.2.8.4 —
3.2.4.2.1 —	3.2.8.4.1 —
3.2.4.2.2 —	3.2.8.4.2 —
3.2.4.2.3 —	3.2.8.4.2.1 —
3.2.4.2.3.1 —	3.2.8.4.2.2 —
3.2.4.2.3.2 —	3.2.8.4.3 —
3.2.4.2.3.3 —	3.2.8.4.3.1 —
3.2.4.2.3.4 —	3.2.8.4.3.2 —
3.2.4.2.3.5 —	3.2.9 —
3.2.4.2.3.6 —	3.2.9.2 —
3.2.4.2.4 —	3.2.11 —
3.2.4.2.4.1 —	3.2.11.1 —
3.2.4.2.4.2 —	3.2.11.2 —
3.2.4.2.4.2.1 —	3.2.12 —
3.2.4.2.4.2.2 —	3.2.12.1 —
3.2.4.2.6 —	3.2.12.2 —
3.2.4.2.6.1 —	3.2.12.2.1 —
3.2.4.2.6.2 —	3.2.12.2.1.1 —
3.2.4.2.6.3 —	3.2.12.2.1.2 —
3.2.4.2.7 —	3.2.12.2.1.3 —
3.2.4.2.7.1 —	3.2.12.2.1.4 —
3.2.4.2.7.2 —	3.2.12.2.1.5 —
3.2.4.2.7.3 —	3.2.12.2.1.6 —
3.2.4.2.8 —	3.2.12.2.1.7 —
3.2.4.2.8.1 —	3.2.12.2.1.8 —
3.2.4.2.8.2 —	3.2.12.2.1.9 —
3.2.4.2.8.3 —	3.2.12.2.1.10 —
3.2.4.3 —	3.2.12.2.2 —
3.2.4.3.1 —	3.2.12.2.2.1 —
3.2.4.3.2 —	3.2.12.2.2.2 —
3.2.4.3.3 —	3.2.12.2.2.3 —
3.2.4.3.4 —	3.2.12.2.3 —
3.2.4.3.4.1 —	3.2.12.2.3.1 —
3.2.4.3.4.2 —	3.2.12.2.4 —
3.2.4.3.4.3 —	3.2.12.2.4.1 —
3.2.4.3.4.4 —	3.2.12.2.5 —
3.2.4.3.4.5 —	3.2.12.2.5.1 —
3.2.4.3.4.6 —	3.2.12.2.5.2 —
3.2.4.3.4.7 —	3.2.12.2.5.3 —
3.2.4.3.4.8 —	3.2.12.2.5.4 —
3.2.4.3.4.9 —	3.2.12.2.5.5 —
3.2.4.3.4.10 —	3.2.12.2.5.6 —
3.2.4.3.4.11 —	3.2.12.2.6 —
3.2.4.3.5 —	3.2.12.2.6.1 —
3.2.4.3.6 —	3.2.12.2.6.2 —
3.2.4.3.7 —	3.2.12.2.6.3 —
3.2.4.3.7.1 —	3.2.12.2.6.4 —
3.2.4.3.7.2 —	3.2.12.2.7 —
3.2.4.4 —	3.2.12.2.8 —
3.2.4.4.1 —	3.2.12.2.8.1 —
3.2.6 —	3.2.12.2.8.2 —

3.2.12.2.8.3 —
 3.2.12.2.8.3.1 —
 3.2.12.2.8.3.1.1 —
 3.2.12.2.8.3.1.2 —
 3.2.12.2.8.3.1.3 —
 3.2.12.2.8.3.1.4 —
 3.2.12.2.8.3.2 —
 3.2.12.2.8.3.2.1 —
 3.2.12.2.8.3.2.2 —
 3.2.12.2.8.3.2.3 —
 3.2.12.2.8.3.2.4 —
 3.2.12.2.8.4 —
 3.2.12.2.8.5 —
 3.2.12.2.8.6 — O fabricante do veículo deve fornecer as seguintes informações suplementares, para permitir o fabrico de peças de substituição ou de acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio, a não ser que essas informações estejam protegidas por direitos de propriedade intelectual ou constituam saber-fazer específico do fabricante ou do(s) fornecedor(es) de equipamentos de origem.

A informação constante do presente número deve ser repetida no apêndice do certificado de homologação CE constante do anexo 31.º ao presente Regulamento:

3.2.12.2.8.6.1 — Uma descrição do tipo e número de ciclos de pré-condicionamento usados para a primeira homologação do veículo.

3.2.12.2.8.6.2 — Uma descrição do tipo de ciclo de demonstração do OBD usado para a primeira homo-

logação do veículo relativa ao componente controlado pelo sistema OBD.

3.2.12.2.8.6.3 — Um documento exaustivo que descreva todos os componentes monitorizados, com a estratégia para detecção de anomalias e activação do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico), incluindo uma lista de parâmetros monitorizados secundários pertinentes para cada componente controlado pelo sistema OBD. Lista de todos os formatos e códigos de saída do OBD utilizados (com uma explicação de cada um deles) associados a cada componente do conjunto propulsor relacionado com as emissões e a cada componente não relacionado com as emissões, nos casos em que a monitorização dos componentes seja usada para determinar a activação do IA. Deve, em especial, apresentar-se uma explicação exaustiva em relação aos dados correspondentes ao serviço \$05 (teste ID \$21 a FF) e ao serviço \$06. No caso de modelos de veículos que utilizem uma ligação de comunicação de acordo com a norma ISO 15765-4 'Roads vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems', deve apresentar-se uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço \$06 (teste ID \$00 a FF) no que diz respeito a cada ID de monitor OBD suportado.

3.2.12.2.8.6.4 — As informações solicitadas neste número podem ser apresentadas, por exemplo, pelo preenchimento do quadro abaixo, que será apenso ao presente anexo:

Componente	Código de anomalia	Estratégia de controlo	Crítérios para a detecção de anomalias	Crítérios de activação do IA	Parâmetros secundários	Pré-condicionamento	Teste de demonstração
Catalisador	PO 420	Sinais do sensor de oxigénio 1 e 2.	Diferença entre os sinais do sensor 1 e do sensor 2.	3.º ciclo	Velocidade e carga do motor, modo A/F, temperatura do catalisador.	Dois ciclos do tipo I	Tipo I.

3.2.15 —
 3.2.15.1 —
 3.2.15.2 —
 3.2.15.2.1 —
 3.2.15.2.2 —
 3.2.15.2.3 —
 3.2.15.3 —
 3.2.15.3.1 —
 3.2.15.3.2 —
 3.2.15.3.3 —
 3.2.16 —
 3.2.16.1 —
 3.2.16.2 —
 3.2.16.2.1 —
 3.2.16.2.2 —
 3.2.16.2.3 —
 3.2.16.3 —
 3.2.16.3.1 —
 3.2.16.3.2 —
 3.2.16.3.3 —
 4 —
 4.4 —
 4.4.1 —
 4.5 —
 4.5.1 —

4.6 —
 6 —
 6.6 —
 6.6.1 —
 6.6.1.1 —
 6.6.1.1.1 —
 6.6.1.1.2 —
 6.6.1.1.3 —
 6.6.1.1.4 —
 6.6.2 —
 6.6.2.1 —
 6.6.2.2 —
 6.6.2.3 —
 6.6.2.4 —
 6.6.3 —
 9 —
 9.10.3 —
 9.10.3.1 —

Apêndice

Informações sobre as condições de ensaio

1 —
 1.1 —
 1.2 —
 1.3 —

2 —	.....
2.1 —	.....
2.2 —	.....
3 —	.....
3.1 —	.....
3.2 —	.....
4 —	.....
4.1 —	.....
4.2 —	.....
(1)	»

2 — O anexo 4.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 4.º

(referente ao capítulo I)

Verificação da conformidade em circulação

1 —	.....
2 —	.....
2.1 —	.....
2.2 —	.....
2.3 —	.....
2.4 —	.....
2.5 —	.....
2.6 —	Os teores de chumbo e de enxofre de uma amostra de combustível recolhida no reservatório de combustível do veículo devem cumprir as normas fixadas na Directiva n.º 98/70/CE (*) e não deve haver qualquer indício da utilização de combustíveis inadequados. Para o efeito, poderá, por exemplo, examinar-se o tubo de escape.
2.7 —	.....
2.8 —	.....
3 —	.....
3.1 —	.....
3.2 —	.....
3.3 —	.....
3.4 —	.....
3.5 —	.....
3.6 —	.....
3.7 —	.....
4 —	.....
4.1 —	.....
4.2 —	.....
4.3 —	.....
4.4 —	.....
5 —	.....
5.1 —	.....
5.2 —	.....
6 —	.....
6.1 —	Se se verificar que existe mais de um veículo responsável por emissões anómalas que:

- Cumpre as condições exigidas e tanto a Direcção-Geral de Viação ou o fabricante concordarem que o excesso de emissões tem a mesma causa; ou
- Cumpre as condições exigidas, tendo a Direcção-Geral de Viação determinado que o excesso de emissões tem a mesma causa;

a Direcção-Geral de Viação deve solicitar ao fabricante que apresente um plano de medidas correctoras para eliminar essa não conformidade.

6.2 —	.....
6.3 —	.....
6.4 —	.....
6.5 —	.....
6.5.1 —	.....
6.5.2 —	.....
6.5.3 —	.....
6.5.4 —	.....
6.5.5 —	.....
6.5.6 —	.....
6.5.7 —	.....
6.5.8 —	.....
6.5.9 —	.....
6.5.10 —	.....
6.5.11 —	.....
6.6 —	.....
6.7 —	.....
6.8 —	.....

(*) JO, n.º L 350, de 28 de Dezembro de 1998, p. 58.»

3 — O anexo 5.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 26/2001, de 1 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 5.º

(referente ao capítulo I)

Método estatístico para a verificação da conformidade em circulação

1 —	.....
2 —	.....
1) .....	.....
2) .....	.....

3 — Procedimento a seguir relativamente a veículos da amostra responsáveis por emissões anómalas (*):

3.1 — Sendo três o tamanho mínimo da amostra e sendo o tamanho máximo determinado pelo procedimento descrito no n.º 4, é aleatoriamente retirado da amostra um veículo e as emissões dos poluentes regulamentados são medidas para determinar se o veículo é responsável por emissões anómalas.

3.2 — Diz-se que um veículo é responsável por emissões anómalas quando cumpre as condições indicadas nos n.ºs 3.2.1 ou 3.2.2.

3.2.1 — No caso de um veículo que tiver sido homologado de acordo com os valores limite indicados na linha A do quadro II constante do anexo 32.º do presente Regulamento, considera-se que o veículo é responsável por emissões anómalas se o valor limite aplicável para qualquer poluente regulamentado for superado por um factor de 1,2.

3.2.2 — No caso de um veículo que tiver sido homologado de acordo com os valores limite indicados na linha B do quadro II constante do referido anexo 32.º, considera-se que o veículo é responsável por emissões anómalas se o valor limite aplicável para qualquer poluente regulamentado for superado por um factor de 1,5.

3.2.3 — No caso específico de um veículo com emissões medidas para qualquer poluente regulamentado, no âmbito da 'zona intermédia' (**).

3.2.3.1 — Se o veículo cumprir as condições do presente número deve ser determinada a causa do excesso de emissões, sendo então aleatoriamente retirado da amostra outro veículo.

3.2.3.2 — Se mais de um veículo cumprir as condições do presente número, a Direcção-Geral de Viação e o fabricante devem determinar se o excesso de emissões dos veículos tem a mesma causa.

3.2.3.2.1 — Se a Direcção-Geral de Viação e o fabricante concordarem que o excesso de emissões tem a mesma causa, considera-se que a amostra não é aceite, sendo aplicado o plano de medidas correctoras mencionado no n.º 6 do anexo 4.º do presente Regulamento.

3.2.3.2.2 — Se a Direcção-Geral de Viação e o fabricante não puderem chegar a acordo quanto à causa do excesso de emissões de um único veículo, ou se as causas referentes a mais de um veículo forem as mesmas, será aleatoriamente retirado da amostra outro veículo, a menos que já se tenha atingido o tamanho máximo da amostra.

3.2.3.3 — Se apenas tiver sido detectado um veículo que cumpra as condições do presente número, ou se for detectado mais de um veículo e a Direcção-Geral de Viação e o fabricante concordarem que as causas são diferentes, será aleatoriamente retirado da amostra outro veículo, a menos que já se tenha atingido o tamanho máximo da amostra.

3.2.3.4 — Se for atingido o tamanho máximo da amostra e não se detectar mais de um veículo que cumpra as condições do presente número, sendo o excesso de emissões devido à mesma causa, considera-se que a amostra passou no que diz respeito aos requisitos do n.º 3 do presente anexo.

3.2.3.5 — Se a amostra inicial tiver sido esgotada, será acrescentado a essa amostra outro veículo que será retirado.

3.2.3.6 — Sempre que outro veículo for retirado da amostra, aplica-se o procedimento estatístico do n.º 4 do presente anexo à amostra alargada.

3.2.4 — No caso específico de um veículo com emissões medidas para qualquer poluente regulamentado, no âmbito da ‘zona de não aceitação’ (**).

3.2.4.1 — Se o veículo cumpre as condições do presente número, a Direcção-Geral de Viação deve determinar a causa do excesso de emissões, sendo aleatoriamente retirado da amostra outro veículo.

3.2.4.2 — Se mais de um veículo cumprir as condições do presente número e a Direcção-Geral de Viação determinar que o excesso de emissões se deve à mesma causa, o fabricante será informado de que a amostra não é aceite, bem como dos motivos de tal decisão, sendo aplicado o plano de medidas correctoras mencionado no n.º 6 do anexo 4.º ao presente Regulamento.

3.2.4.3 — Se apenas tiver sido detectado um veículo que cumpra as condições do presente número ou se for detectado mais de um veículo e a Direcção-Geral de Viação determinar que as causas são diferentes, será aleatoriamente retirado da amostra outro veículo, a menos que já se tenha atingido o tamanho máximo da amostra.

3.2.4.4 — Se for atingido o tamanho máximo da amostra e não se detectar mais de um veículo que cumpra as condições do presente número, sendo o excesso de emissões devido à mesma causa, considera-se que a amostra passou no que diz respeito aos requisitos do n.º 3 do presente anexo.

3.2.4.5 — Se a amostra inicial tiver sido esgotada, será acrescentado a essa amostra outro veículo que será retirado.

3.2.4.6 — Sempre que outro veículo for retirado da amostra, aplica-se o procedimento estatístico do n.º 4 do presente anexo à amostra alargada.

3.2.5 — Se o veículo não for responsável por emissões anómalas, será aleatoriamente retirado da amostra outro veículo.

4 —

4.1 —

4.2 — Para cada um dos poluentes indicados nos n.ºs 12, 13 e 14 do artigo 8.º do presente Regulamento é utilizado o processo a seguir indicado (v. figura 1.9).

Seja:

L o valor limite para o poluente em causa;

X_i o valor da medição para o 1.º veículo da amostra;

n o número da amostra em questão.

4.3 —

4.4 —

5 —

Tabela de aceitação — Rejeição

Plano de amostragem por atributos

Número cumulativo de unidade de amostra	Decisão de aprovação	Decisão de rejeição
	Número de unidades	Número de unidades
3	0	—
4	1	—
5	1	5
6	2	6
7	2	6
8	3	7
9	4	8
10	4	8
11	5	9
12	5	9
13	6	10
14	6	11
15	7	11
16	8	12
17	8	12
18	9	13
19	9	13
20	11	12

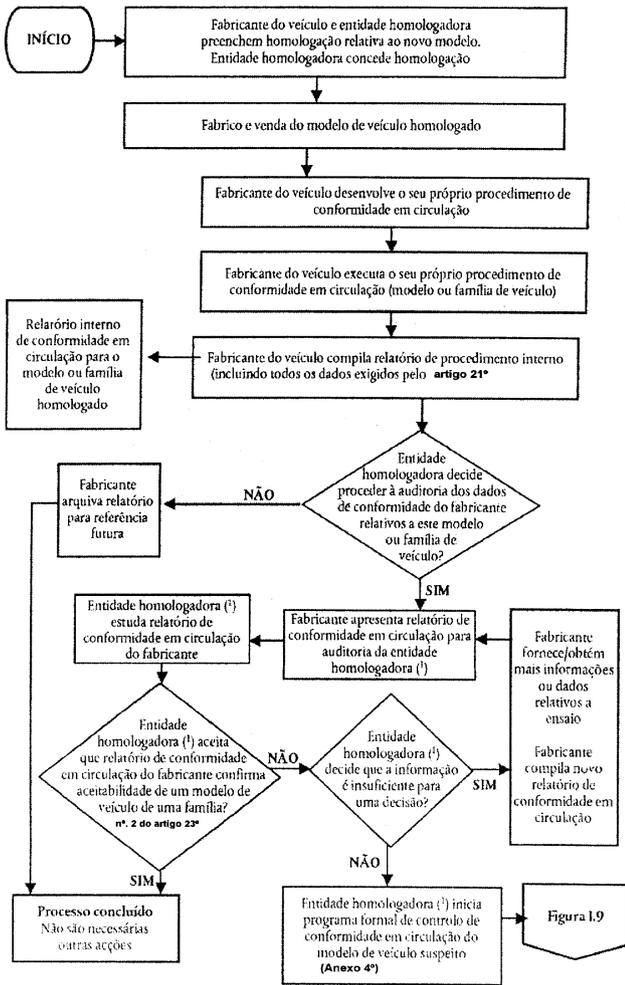
(*) Com base nos dados de serviço efectivos que serão fornecidos até 31 de Dezembro de 2003 pelos Estados membros, as normas do presente número poderão ser revistas e considerar-se-á, a) se a definição de veículo responsável por emissões anómalas deve ser revista no que diz respeito a veículos que foram homologados de acordo com os valores limite indicados na linha B do quadro II constante do anexo 32.º do presente Regulamento, b) se o processo de identificação de veículos responsáveis por emissões anómalas deve ser alterado, e c) se os procedimentos a respeitar para o ensaio da conformidade em circulação devem ser substituídos, na devida altura, por um novo procedimento estatístico. Se oportuno, a Comissão proporá as alterações necessárias, de acordo com o procedimento instituído 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.

(**) Para qualquer veículo, a ‘Zona intermédia’ é determinada do modo em seguida explicado. O veículo deve cumprir as condições referidas nos n.ºs 3.2.1 ou 3.2.2 e, além disso, o valor medido para o mesmo poluente regulamentado deve ser inferior ao nível determinado a partir do produto do valor limite para o mesmo poluente regulamentado indicado na linha A do quadro II do anexo 32.º ao presente Regulamento, multiplicado por um factor de 2,5.

(***) Para qualquer veículo, a ‘zona de não aceitação’ é determinada do modo em seguida explicado. O valor medido para qualquer poluente regulamentado supera um nível que é determinado a partir do produto do valor limite para o mesmo poluente regulamentado indicado na linha A do quadro II constante do anexo 32.º ao presente Regulamento, multiplicado pelo factor de 2,5.

Figura 1.8

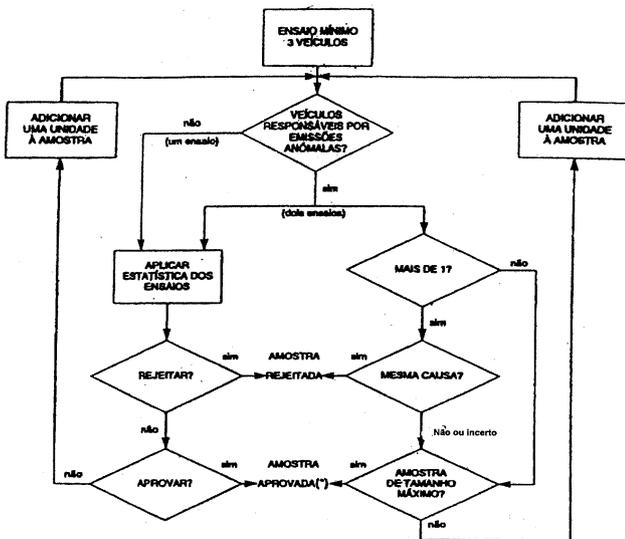
Verificação da conformidade em circulação — Procedimento e auditoria



(¹) Neste caso, entende-se por entidade homologadora a entidade que concedeu a homologação, de acordo com a Directiva n.º 70/220/CEE.

Figura 1.9

Ensaio da conformidade em circulação — Selecção e ensaio dos veículos



(*) Ao passar em ambos os ensaios.

4 — O anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 24.º

(referente ao capítulo IX)

Aspectos funcionais dos elementos de diagnóstico a bordo, designados por OBD

- 1 —
- 2 —
- 2.1 —
- 2.2 —
- 2.3 —
- 3 —
- 3.1 —

3.2 — Combustível. — Para os ensaios devem ser utilizados os combustíveis de referência adequados definidos no anexo 29.º para a gasolina e o gasóleo e no anexo 30.º para os combustíveis GPL e GN. O tipo de combustível para cada tipo de anomalia a testar (descrito no n.º 6.3 do presente anexo) poderá ser seleccionado pela Direcção-Geral de Viação de entre os combustíveis de referência mencionados no referido anexo 30.º, no caso de um ensaio de um veículo monocombustível funcionando a gás, e de entre os combustíveis de referência mencionados nos anexos 29.º ou 30.º, no caso de um ensaio de um veículo bicombustível funcionando a gás. O tipo de combustível seleccionado não deve ser alterado durante nenhuma das fases de ensaio (descrita nos n.ºs 2.1 e 2.3 do presente anexo). No caso de utilização de GPL ou GN como combustível, é admissível que o motor arranque com gasolina e seja comutado para GPL ou GN após um período predefinido de tempo, que é controlado automaticamente e não está sob o controlo do condutor.

- 4 —
- 4.1 —
- 5 —
- 5.1 —
- 6 —
- 6.1 —
- 6.2 —

- 6.2.1 —
- 6.2.2 —
- 6.3 —
- 6.3.1 —
- 6.3.1.1 —
- 6.3.1.2 —
- 6.3.1.3 —

6.3.1.4 — Desconexão eléctrica de qualquer outro componente relacionado com as emissões e ligado a um computador de gestão da propulsão (se activado para o tipo de combustível seleccionado).

6.3.1.5 — Desconexão eléctrica do dispositivo electrónico de controlo da purga de emissões por evaporação (se o veículo estiver equipado com este tipo de dispositivo e se este estiver activado para o tipo de combustível seleccionado). Para esta anomalia específica não é preciso proceder ao ensaio de tipo I.

- 6.3.2 —
- 6.3.2.1 —
- 6.3.2.2 —
- 6.3.2.3 —
- 6.3.2.4 —
- 6.3.2.5 —
- 6.4 —

6.4.1 —
 6.4.1.1 —
 6.4.1.2 —
 6.4.1.3 —
 6.4.1.4 —
 6.4.1.5 — Desconexão eléctrica do dispositivo electrónico de controlo da purga de emissões por evaporação (se o veículo estiver equipado com este tipo de dispositivo e se este estiver activado para o tipo de combustível seleccionado).

6.4.1.6 — Desconexão eléctrica de qualquer outro componente do conjunto propulsor relacionado com as emissões e ligado a um computador de que resultem níveis de emissões que excedam um ou mais dos limites previstos no n.º 3.3.2 do presente anexo (se activado para o tipo de combustível seleccionado).

6.4.2 —
 6.4.2.1 —
 6.4.2.2 —
 6.4.2.3 —
 6.4.2.4 —
 6.4.2.5 —
 6.5 —
 6.5.1.1 —
 6.5.1.2 —
 6.5.1.3 —
 6.5.1.4 —
 6.5.1.5 —

6.5.2 —
 6.5.3 — O acesso ao sistema de diagnóstico utilizado no controlo das emissões deve ser normalizado e, além disso, o sistema deve ser conforme com as normas ISO e ou a especificação SAE a seguir enumeradas.

6.5.3.1 — As ligações de comunicação entre o equipamento de bordo e o equipamento externo devem obedecer a uma das normas a seguir indicadas, com as restrições previstas:

ISO 9141-2: 1994 (alterada em 1996), 'Road vehicles — Diagnostic systems — Part 2: CARB requirements for interchange of digital information';

SAE J1850: Março de 1998, 'Class B Data Communication Network Interface'. As mensagens relacionadas com as emissões devem utilizar o controlo de redundância cíclica e o cabeçalho de três bytes, n.º 6.5.3.2, mas não a separação *inter-bytes* ou somas de controlo;

ISO 14230 — Part 4, 'Road vehicles — Keyword Protocol 2000 for Diagnostics systems — Part 4: Requirements for emission-related systems';

ISO DIS 15765-4, 'Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems', com a data de 1 de Novembro de 2001.

6.5.3.2 — O equipamento de ensaio e os instrumentos de diagnóstico necessários para comunicar com os sistemas OBD devem satisfazer ou exceder as especificações funcionais da norma ISO DIS 15031-4, 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 4: External test equipment', com a data de 1 de Novembro de 2001.

6.5.3.3 — Os dados básicos de diagnóstico (especificados no n.º 6.5.1 do presente anexo) e as informações do controlo bidireccional devem ser fornecidos no formato e unidades previstos na norma ISO DIS 15031-4, 'Road vehicles — Communication between vehicle and

external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services', com a data de 1 de Novembro de 2001, e devem ser acessíveis por meio de um instrumento de diagnóstico que satisfaça os requisitos da norma ISO DIS 15031-4.

O fabricante do veículo deve fornecer a um organismo nacional de normalização os dados de diagnóstico relativos a emissões, por exemplo, PID, ID do monitor OBD, ID de testes não especificados na ISO DIS 15031-5, mas relacionados com o presente Regulamento.

6.5.3.4 — Quando se regista uma anomalia, o fabricante deve identificar a anomalia utilizando um código de anomalia adequado compatível com os dados do n.º 6.3 da norma ISO DIS 15031-6, 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 6: Diagnostic trouble code definitions', relativa a 'emission-related system diagnostic trouble codes'. Se tal identificação não for possível, o fabricante pode utilizar códigos de avarias de diagnóstico de acordo com os n.ºs 5.3 e 5.6 da norma ISO DIS 15031-6. Os códigos de anomalia devem ser integralmente acessíveis por meio de um equipamento de diagnóstico normalizado que satisfaça os requisitos do n.º 6.5.3.2.

O fabricante do veículo deve fornecer a um organismo nacional de normalização os dados de diagnóstico relativos a emissões, por exemplo, PID, ID do monitor OBD, ID de testes não especificados na ISO DIS 15031-5, mas relacionados com o presente Regulamento.

6.5.3.5 — A *interface* de conexão entre o veículo e o ensaiador do sistema de diagnóstico deve ser normalizada e preencher todos os requisitos da norma ISO DIS 15031-3, 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: Specification and use', com a data de 1 de Novembro de 2001.

A posição de montagem, que depende do acordo da Direcção-Geral de Viação, deve ser facilmente acessível ao pessoal técnico e estar protegida contra danos acidentais em condições normais de utilização.

6.6 — Veículos bicompostíveis funcionando a gás:

6.6.1 — Para veículos bicompostíveis funcionando a gás, os sinais de diagnóstico (conforme descritos no n.º 6.5 do presente anexo) para funcionamento a gasolina e para o funcionamento a gás devem ser avaliados e transmitidos independentemente uns dos outros. A pedido de um instrumento de diagnóstico, os sinais de diagnóstico para um veículo a gasolina devem ser transmitidos a outro endereço fonte. A utilização de endereços fonte está descrita na norma ISO DIS 15031-5, 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: External test equipment', com a data de 1 de Novembro de 2001.»

5 — O anexo 26.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 26.º

(referente ao capítulo xi)

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE de catalisadores de substituição (Directiva n.º 70/220/CEE com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º ...).

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, serão fornecidos à escala adequada e com

pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

Caso o sistema, os componentes ou as unidades técnicas autónomas possuam funções com comando electrónico, serão fornecidas informações relativas ao respectivo desempenho.

0 — Generalidades:

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

0.2 — Modelo: . . .

0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .

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

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

1 — Descrição do dispositivo:

1.1 — Marca e tipo do catalisador de substituição: . . .

1.2 — Desenhos do catalisador de substituição, identificando em especial todas as características referidas no n.º 3 do artigo 192.º do presente Regulamento: . . .

1.3 — Descrição do modelo ou modelos de veículo aos quais se destina o catalisador de substituição: . . .

1.3.1 — Número(s) e ou símbolo(s) que caracteriza(m) o(s) tipo(s) de motor(es) e o(s) modelo(s) de veículo(s): . . .

1.3.2 — O catalisador de substituição destina-se a ser compatível com os requisitos do OBD (sim/não) ⁽¹⁾: . . .

1.4 — Descrição e desenhos mostrando a posição do catalisador de substituição em relação ao(s) colector(es) de escape do motor: . . .

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.»

6 — O anexo 27.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 26/2001, de 1 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 27.º

(referente ao capítulo xi)

Modelo

[formato máximo: A4 (210 mm×297 mm)]

Certificado de homologação CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa a:

Homologação ⁽¹⁾;

Extensão da homologação ⁽¹⁾;

Recusa da homologação ⁽¹⁾;

Revogação da homologação ⁽¹⁾;

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

Número de homologação: . . .

Razão da extensão: . . .

SECÇÃO I

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

0.2 — Modelo: . . .

0.3 — Meios de identificação do modelo/tipo, se marcados no veículo/componente/unidade técnica ⁽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: . . .

5 — Eventuais observações: ver adenda.

6 — Local: . . .

7 — Data: . . .

8 — Assinatura: . . .

9 — É anexado o índice da documentação do processo de homologação arquivado na entidade competente, o qual pode ser obtido a pedido.

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo/tipo tiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por este certificado de homologação, tais caracteres devem ser representados no documento por meio do símbolo '?' (por exemplo, ABC??123??).

⁽³⁾ Conforme definida na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º . . . relativa à homologação enquanto unidades técnicas de catalisadores de substituição destinados a automóveis no que diz respeito à Directiva n.º 70/220/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º . . .

1 — Informações adicionais eventuais:

1.1 — Marca e tipo do catalisador de substituição: . . .

1.2 — Modelo(s) de veículo(s) para o(s) qual(is) o tipo de catalisador é uma peça de substituição: . . .

1.3 — Modelo(s) de veículo(s) em que o catalisador de substituição foi ensaiado: . . .

1.3.1 — O catalisador de substituição demonstrou ser compatível com os requisitos do OBD (sim/não) ⁽¹⁾: . . .

5 — Notas: . . .

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.»

7 — O anexo 28.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

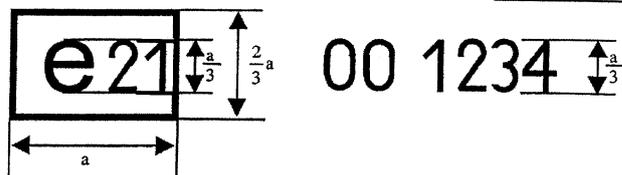
«ANEXO 28.º

(referente ao capítulo xi)

Modelo de marca de homologação CE

(v. n.º 2 do artigo 195.º)

a ≥ 8 mm



A marca de homologação acima afixada num componente de um catalisador de substituição indica que o modelo em questão foi homologado em Portugal (e21), nos termos do presente Regulamento. Os primeiros dois algarismos do número de homologação (00) referem-se

ao número sequencial atribuído às alterações mais recentes introduzidas no presente Regulamento. Os quatro algarismos seguintes (1234) são os algarismos atribuídos pela Direcção-Geral de Viação ao catalisador de substituição como número de homologação de base.»

8 — O anexo 29.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 29.º

A — Especificações dos combustíveis de referência para o ensaio de veículos em função dos limites de emissões indicados na linha A do quadro do referido no n.º 12 do artigo 8.º — ensaio do tipo I.

1 — Características técnicas do combustível de referência a utilizar para o ensaio de veículos equipados com motor de ignição comandada:

Modelo: Gasolina sem chumbo

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		95,0	—	EN 25164
Índice de octano motor, MON		85,0	—	EN 25163
Densidade a 15°C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Pressão de vapor (método Reid)	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destilação:				
Ponto de ebulição inicial	%V/V	24	40	EN-ISO 3405
Evaporada a 100°C	%V/V	49,0	57,0	EN-ISO 3405
Evaporada a 150°C	%V/V	81,0	87,0	EN-ISO 3405
Ponto de ebulição final	°C	190	215	EN-ISO 3405
Resíduo	%V/V		2	EN-ISO 3405
Análise dos hidrocarbonetos:				
Olefinas	%V/V	—	10	ASTM D 1319
Aromáticos	%V/V	28,0	40,0	ASTM D 1319
Benzeno	%V/V	—	1,0	Pr. EN 12177
Saturados	%V/V	—	Restante	ASTM D 1319
Relação carbono/hidrogénio		Relação	Relação	
Período de indução ⁽²⁾	mín.	480	—	EN-ISO 7536
Teor de oxigénio	% m/m	—	2,3	EN 1601
Goma existente	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Teor de enxofre ⁽³⁾	mg/kg	—	100	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Corrosão com cobre da classe I		—	1	EN-ISO 2160
Teor de chumbo	mg/l	—	5	EN 237
Teor de fósforo	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Os valores indicados nas especificações são 'valores reais'. Para fixar os valores limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259, 'Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test', e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; ao fixar um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Apesar desta medida, necessária por razões técnicas, o fabricante dos combustíveis deve, todavia, visar um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R, e o valor médio, em caso de apresentação de limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

⁽²⁾ O combustível pode conter anti-oxidantes e desactivadores de metais normalmente utilizados para a estabilização da circulação da gasolina nas refinarias, mas não deve comportar nenhum aditivo detergente, dispersante ou óleos solventes.

⁽³⁾ O teor de enxofre efectivo do combustível utilizado no ensaio de tipo I deve ser comunicado.

2 — Características técnicas do combustível de referência a utilizar para o ensaio de veículos equipados com motor de ignição por compressão:

Modelo: Combustível para motores diesel

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densidade a 15°C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destilação:				
Ponto de 50 % vol.	°C	245	—	EN-ISO 3405
Ponto de 95 % vol.	°C	345	350	EN-ISO 3405
Ponto de ebulição final	°C	—	370	EN-ISO 3405
Ponto de inflamação	°C	55	—	EN 22719
Ponto de colmatação do filtro frio	°C	—	— 5	EN 116
Viscosidade a 40°C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos	% m/m	3	6,0	IP 391
Teor de enxofre ⁽³⁾	mg/kg	—	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Ensaio de corrosão em cobre		—	1	EN-ISO 2160
Resíduo carbonoso Conradson no resíduo de destilação (10 %)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Teor de cinzas	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Teor de água	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937

Parâmetro	Unidade	Limites (¹)		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de neutralização (ácido forte)	mg koh/g	—	0,02	ASTM D 974-95
Estabilidade à oxidação (⁴)	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Novo e melhor método em desenvolvimento para os aromáticos policíclicos	% m/m	—	—	EN 12916

(¹) Os valores indicados nas especificações são 'valores reais'. Para fixar os valores limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259, 'Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test', e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; ao fixar um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Apesar desta medida, necessária por razões técnicas, o fabricante dos combustíveis deve, todavia, visar um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R, e o valor médio, em caso de apresentação de limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

(²) O intervalo indicado para o índice de cetano não está em conformidade com os requisitos de um mínimo de 4R. No entanto, em caso de disputa entre o fornecedor e o utilizador de combustível, poderão aplicar-se os termos da norma ISO 4259, desde que seja feito um número suficiente de medições repetidas, a fim de obter a precisão necessária, sendo tais medições preferíveis a uma determinação única.

(³) O teor de enxofre efectivo do combustível utilizado no ensaio de tipo I deve ser comunicado.

(⁴) Embora a estabilidade na oxidação seja controlada, é provável que o prazo de validade do produto seja limitado. Recomenda-se que seja pedido conselho ao fornecedor sobre as condições de armazenamento e de prazo de validade.

B — Especificações dos combustíveis de referência para o ensaio de veículos em função dos limites de emissões indicados na linha B do quadro referido no n.º 12 do artigo 8.º — Ensaio do tipo I

1 — Características técnicas do combustível de referência a utilizar para o ensaio de veículos equipados com motor de ignição comandada:

Modelo: Gasolina sem chumbo

Parâmetro	Unidade	Limites (¹)		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		95,0	—	EN 25164
Índice de octano motor, MON		85,0	—	EN 25163
Densidade a 15°C	kg/m³	740	754	ISO 3675
Pressão de vapor (método Reid)	kPa	56,0	60,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destilação:				
Evaporada a 70°C	% V/V	24,0	40,0	EN-ISO 3405
Evaporada a 100°C	% V/V	50,0	58,0	EN-ISO 3405
Evaporada a 150°C	% V/V	83,0	89,0	EN-ISO 3405
Ponto de ebulição final	°C	190	210	EN-ISO 3405
Resíduo	% V/V	—	2,0	EN-ISO 3405
Análise dos hidrocarbonetos:				
Olefinas	% V/V	—	10,0	ASTM D 1319
Aromáticos	% V/V	29,0	35,0	ASTM D 1319
Benzeno	% V/V	—	1,0	Pr. EN 12177
Saturados	% V/V	Relação	Relação	ASTM D 1319
Relação carbono/hidrogénio		Relação	Relação	
Período de indução (²)	mín.	480	—	EN-ISO 7536
Teor de oxigénio	% m/m	—	1,0	EN 1601
Goma existente	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Teor de enxofre (³)	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Ensaio de corrosão em cobre		—	Classe I	EN-ISO 2160
Teor de chumbo	mg/l	—	5	EN 237
Teor de fósforo	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

(¹) Os valores indicados nas especificações são 'valores reais'. Para fixar os valores limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259, 'Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test', e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; ao fixar um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Apesar desta medida, necessária por razões técnicas, o fabricante dos combustíveis deve, todavia, visar um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R, e o valor médio, em caso de apresentação de limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

(²) O combustível pode conter anti-oxidantes e desactivadores de metais normalmente utilizados para a estabilização da circulação da gasolina nas refinarias, mas não deve comportar nenhum aditivo detergente, dispersante ou óleos solventes.

(³) O teor de enxofre efectivo do combustível utilizado no ensaio de tipo I deve ser comunicado.

2 — Características técnicas do combustível de referência a utilizar para o ensaio de veículos equipados com motor de ignição por compressão:

Modelo: Combustível para motores diesel

Parâmetro	Unidade	Limites (¹)		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano (²)		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densidade a 15°C	kg/m³	833	837	EN-ISO 3675

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Destilação:				
Ponto de 50 % vol.	°C	245	—	EN-ISO 3405
Ponto de 95 % vol.	°C	345	350	EN-ISO 3405
Ponto de ebulição final	°C	—	370	EN-ISO 3405
Ponto de inflamação	°C	55	—	EN 22719
Ponto de colmatação do filtro frio	°C	—	— 5	EN 116
Viscosidade a 40°C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Teor de enxofre ⁽²⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Ensaio de corrosão em cobre	—	—	Classe I	EN-ISO 2160
Resíduo carbonoso Conradson no resíduo de destilação (10%)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Teor de cinzas	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Teor de água	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Índice de neutralização (ácido forte)	mg koh/g	—	0,02	ASTM D 974
Estabilidade à oxidação ⁽⁴⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Poder lubrificante (diâmetro da marca de desgaste após teste HFRR a 60°C) ...	mm	—	400	CEC F-06-A-96
FAME	Proibido			

⁽¹⁾ Os valores indicados nas especificações são 'valores reais'. Para fixar os valores limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259, 'Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test', e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; ao fixar um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Apesar desta medida, necessária por razões técnicas, o fabricante dos combustíveis deve, todavia, visar um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R, e o valor médio, em caso de apresentação de limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

⁽²⁾ O intervalo indicado para o índice de cetano não está em conformidade com os requisitos de um mínimo de 4R. No entanto, em caso de disputa entre o fornecedor e o utilizador de combustível, poderão aplicar-se os termos da norma ISO 4259, desde que seja feito um número suficiente de medições repetidas, a fim de obter a precisão necessária, sendo tais medições preferíveis a uma determinação única.

⁽³⁾ O teor de enxofre efectivo do combustível utilizado no ensaio de tipo I deve ser comunicado.

⁽⁴⁾ Embora a estabilidade na oxidação seja controlada, é provável que o prazo de validade do produto seja limitado. Recomenda-se que seja pedido conselho ao fornecedor sobre as condições de armazenamento e de prazo de validade.

C — Especificações do combustível de referência a utilizar para o ensaio do tipo de veículos equipados com motor de ignição comandada a baixa temperatura — Ensaio do tipo VI

Modelo: Gasolina sem chumbo

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		95,0	—	EN 25164
Índice de octano motor, MON		85,0	—	EN 25163
Densidade a 15°C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Pressão de vapor (método Reid)	kPa	56,0	95,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destilação:				
Evaporada a 70°C	% V/V	24,0	40,0	EN-ISO 3405
Evaporada a 100°C	% V/V	50,0	58,0	EN-ISO 3405
Evaporada a 150°C	% V/V	83,0	89,0	EN-ISO 3405
Ponto de ebulição final	°C	190	210	EN-ISO 3405
Resíduo	% V/V	—	2,0	EN-ISO 3405
Análise dos hidrocarbonetos:				
Olefinas	% V/V	—	10,0	ASTM D 1319
Aromáticos	% V/V	29,0	35,0	ASTM D 1319
Benzeno	% V/V	—	1,0	Pr. EN 12177
Saturados	% V/V	Relação	Relação	ASTM D 1319
Relação carbono/hidrogénio		Relação	Relação	
Período de indução ⁽²⁾	mín.	480	—	EN-ISO 7536
Teor de oxigénio	% m/m	—	1,0	EN 1601
Goma existente	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Teor de enxofre ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Ensaio de corrosão em cobre	—	—	Classe I	EN-ISO 2160
Teor de chumbo	mg/l	—	5	EN 237
Teor de fósforo	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Os valores indicados nas especificações são 'valores reais'. Para fixar os valores limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259, 'Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test', e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; ao fixar um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Apesar desta medida, necessária por razões técnicas, o fabricante dos combustíveis deve, todavia, visar um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R, e o valor médio, em caso de apresentação de limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

⁽²⁾ O combustível pode conter anti-oxidantes e desactivadores de metais normalmente utilizados para a estabilização da circulação da gasolina nas refinarias, mas não deve comportar nenhum aditivo detergente, dispersante ou óleos solventes.

⁽³⁾ O teor de enxofre efectivo do combustível utilizado no ensaio de tipo VI deve ser comunicado.»

9 — O anexo 30.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 30.º

Especificações dos combustíveis gasosos de referência

A — Características técnicas dos combustíveis GPL de referência

1 — Dados técnicos do GPL de referência utilizado para o ensaio de veículos em função dos limites de emissões indicados na linha A do quadro II constante do anexo 32.º do presente regulamento — ensaio de tipo I:

Parâmetro	Unidade	Combustível A	Combustível B	Método de ensaio
Composição				ISO 7941
Teor de C ³	% vol.	30 ± 2	85 ± 2	
Teor de C ⁴	% vol.	Restante	Restante	
<C ₃ >C ₄	% vol.	Máx. 2	Máx. 2	
Olefinas	% vol.	Máx. 12	Máx. 15	
Resíduo de evaporação	mg/kg	Máx. 50	Máx. 50	ISO 13757
Água a 0°C		Isento	Isento	Inspeção visual
Teor total de enxofre	mg/kg	Máx. 50	Máx. 50	EN 24260
Sulfureto de hidrogénio		Nenhum	Nenhum	ISO 8819
Corrosão em cobre	Classificação	Classe I	Classe I	ISO 6251 ⁽¹⁾
Odor		Característico	Característico	
Índice de octanas motor		Mín. 89	Mín. 89	EN 589 Anexo B

⁽¹⁾ Este método pode não determinar com precisão a presença de materiais corrosivos se a amostra contiver inibidores de corrosão ou outros produtos químicos que diminuam a agressividade da amostra à lâmina de cobre. Assim sendo, é proibida a adição de tais compostos com a única finalidade de influenciar o método de ensaio.

2 — Dados técnicos do GPL de referência utilizado para o ensaio de veículos em função dos limites de emissões indicados na linha B do quadro II constante do anexo 32.º do presente Regulamento — ensaio de tipo I:

Parâmetro	Unidade	Combustível A	Combustível B	Método de ensaio
Composição				ISO 7941
Teor de C ₃	% vol.	30 ± 2	85 ± 2	
Teor de C ₄	% vol.	Restante	Restante	
<C ₃ >C ₄	% vol.	Máx. 2	Máx. 2	
Olefinas	% vol.	Máx. 12	Máx. 15	
Resíduo de evaporação	mg/kg	Máx. 50	Máx. 50	ISO 13757
Água a 0°C		Isento	Isento	Inspeção visual
Teor total de enxofre	mg/kg	Máx. 10	Máx. 10	EN 24260
Sulfureto de hidrogénio		Nenhum	Nenhum	ISO 8819
Corrosão em cobre	Classificação	Classe I	Classe I	ISO 6251 ⁽¹⁾
Odor		Característico	Característico	
Índice de octanas motor		Mín. 89	Mín. 89	EN 589 Anexo B

⁽¹⁾ Este método pode não determinar com precisão a presença de materiais corrosivos se a amostra contiver inibidores de corrosão ou outros produtos químicos que diminuam a agressividade da amostra à lâmina de cobre. Assim sendo, é proibida a adição de tais compostos com a única finalidade de influenciar o método de ensaio.

B — Características técnicas do GN de referência

Características	Unidades	Típico	Limites		Método de ensaio
			Mínimo	Máximo	

Combustível de referência G₂₀

Composição:					
Metano	% mole	100	99	100	ISO 6974
Outros componentes ⁽¹⁾	% mole	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mole	—	—	—	ISO 6974
Teor de enxofre	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Índice de Wobbe (líquido)	Mj/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Características	Unidades	Típico	Limites		Método de ensaio
			Mínimo	Máximo	
Combustível de referência G₂₅					
Composição:					
Metano	% mole	86	84	88	ISO 6974
Outros componentes ⁽¹⁾	% mole	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mole	14	12	16	ISO 6974
Teor de enxofre	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Índice de Wobbe (líquido)	Mj/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Gases inertes (diferentes de N₂+C₂+C₂₊);
⁽²⁾ Valor a determinar a 293,2 K (20°C) e 101,3 kPa.
⁽³⁾ Valor a determinar a 273,2 K (0°C) e 101,3 kPa.»

10 — O anexo 31.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO 31.º

Modelo

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

Certificado de homologação CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

- Homologação ⁽¹⁾;
- Extensão da homologação ⁽¹⁾;
- Recusa da homologação ⁽¹⁾;
- Revogação da homologação ⁽¹⁾;

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

Número da homologação: ...
 Razão da extensão: ...

SECÇÃO I

- 0.1 —
- 0.2 —
- 0.3 —
- 0.3.1 —
- 0.4 —
- 0.5 —
- 0.7 —
- 0.8 —

SECÇÃO II

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —

Apêndice

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ... relativa à homologação de um veículo no que diz respeito à Directiva n.º 70/220/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º ...

PARTE I

- 1 —
- 1.1 —
- 1.2 —
- 1.3 —
- 1.4 —
- 1.5 —
- 1.6 —
- 1.6.1 —
- 1.6.2 —
- 1.6.3 —
- 1.6.4 —
- 1.6.5 —
- 1.7 —
- 1.7.1 —
- 1.8 —

Tipo I	CO (g/km)	THC ⁽³⁾ (g/km)	NO _x (g/km)	THC+NO _x ⁽²⁾ (g/km)	Partículas (g/km) ⁽²⁾
Medidos					
Com DF					

Tipo II: ... %.
 Tipo III: ...
 Tipo IV: ... g/ensaio.
 Tipo V: ...

Tipo de durabilidade: 80 000 km, não aplicável ⁽¹⁾;
 Factores de deterioração DF: calculados, fixos ⁽¹⁾;
 Especificar os valores: ...

Tipo VI	CO (g/km)	HC (g/km)
Valor medido		

1.8.1 — No caso dos veículos alimentados a GPL ou GN:

1.8.1.1 — Repetir o quadro para todos os gases de referência do GPL ou do GN, indicando se os resultados são medidos ou calculados e repetir o quadro para o (um) resultado final das emissões de veículos a GPL ou GN. No caso de um veículo bicomcombustível, mostrar o resultado em relação à gasolina e repetir o quadro para todos os gases de referência do GPL ou do GN, indicando se os resultados são medidos ou calculados e repetir o quadro para o (um) resultado final das emissões dos veículos a GPL ou GN.

1.8.1.2 — Número de homologação do veículo protótipo, se o veículo for membro de uma família;

Ensaio	Valor CO (% vol.)	Lambda (*)	Velocidade do motor (min ⁻¹)	Temperatura do óleo do motor (°C)
Ensaio em marcha lenta		N/A		
Ensaio em marcha rápida				

(*) Fórmula lambda — este valor está indicado no capítulo 1 do presente Regulamento.

1.10 — Catalisadores:

1.10.1 — Catalisador original ensaiado em relação a todos os requisitos do presente Regulamento:

1.10.1.1 — Marca e tipo do catalisador original, de acordo com o n.º 3.2.12.2.1 do anexo 1.º ao presente Regulamento (ficha de informações): ...

1.10.2 — Catalisador de substituição original, ensaiado em relação a todos os requisitos do presente Regulamento:

1.10.2.1 — Marca(s) e tipo(s) do catalisador de substituição original, de acordo com o n.º 3.2.12.2.1 do anexo 1.º ao presente Regulamento (ficha de informações): ...

PARTE II

Informações relativas ao OBD

Conforme se indica no n.º 3.2.12.2.8.6 da ficha de informações, constante do anexo 1.º ao presente Regulamento, a informação constante infra é fornecida pelo construtor do veículo para permitir o fabrico de peças de substituição ou de acessórios compatíveis com o sistema OBD, bem como de ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio. O fabricante não será obrigado a fornecer essas informações se elas estiverem abrangidas por direitos de propriedade intelectual ou constituírem um saber fazer específico do fabricante ou do(s) fornecedor(es) de equipamento de origem.

O disposto seguidamente deve ser fornecido, mediante pedido e sem discriminação, a qualquer fabri-

1.8.1.3 — Razões 'r' de resultados de emissões para a família no caso de combustíveis gasosos, no que diz respeito a cada poluente.

1.8.2 — Descrição por escrito e ou esboço do IA: ...

1.8.3 — Lista e função de todos os componentes monitorizados pelo sistema OBD: ...

1.8.4 — Descrição por escrito (princípios gerais de funcionamento) para: ...

1.8.4.1 — Detecção das falhas de ignição ⁽³⁾: ...

1.8.4.2 — Monitorização do catalisador ⁽³⁾: ...

1.8.4.3 — Monitorização do sensor de oxigénio ⁽³⁾: ...

1.8.4.4 — Outros componentes monitorizados pelo sistema OBD ⁽³⁾: ...

1.8.4.5 — Monitorização do catalisador ⁽²⁾: ...

1.8.4.6 — Monitorização do filtro de partículas ⁽²⁾: ...

1.8.4.7 — Monitorização do actuador do sistema de abastecimento ⁽²⁾: ...

1.8.4.8 — Outros componentes monitorizados pelo sistema OBD ⁽²⁾: ...

1.8.5 — Critérios para a activação do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico): ...

1.8.6 — Lista de todos os códigos e formatos de saída OBD utilizados (com a explicação de cada um): ...

1.9 — Dados relativos às emissões necessários nos ensaios de utilização em estrada:

cante de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamentos de ensaio que esteja interessado:

1 — Uma descrição do tipo e número de ciclos de pré-condicionamento usados para a primeira homologação do veículo.

2 — Uma descrição do tipo de ciclo de demonstração do OBD usado para a primeira homologação do veículo relativa ao componente controlado pelo sistema OBD.

3 — Um documento exaustivo que descreva todos os componentes monitorizados, com a estratégia para detecção de anomalias e activação do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico), incluindo uma lista de parâmetros monitorizados secundários pertinentes para cada componente controlado pelo sistema OBD. Lista de todos os formatos e códigos de saída do OBD utilizados (com uma explicação de cada um deles) associados a cada componente do conjunto propulsor relacionado com as emissões e a cada componente não relacionado com as emissões, nos casos em que a monitorização dos componentes seja usada para determinar a activação do IA. Deve, em especial, apresentar-se uma explicação exaustiva em relação aos dados correspondentes ao serviço \$05 (teste ID \$21 a FF) e ao serviço \$06. No caso de modelos de veículos que utilizem uma ligação de comunicação de acordo com a norma ISO 15765-4, «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», deve apresentar-se uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço \$06 (teste ID \$00 a FF) no que diz respeito a cada ID de monitor OBD suportado.

Essas informações poderão ser apresentadas num quadro, do seguinte modo:

Componente	Código de anomalia	Estratégia de controlo	Crítérios para a detecção de anomalias	Crítérios de activação do IA	Parâmetros secundários	Pré-condicionamento	Teste de demonstração
Catalizador	PO420	Sinais do sensor de oxigénio 1 e 2.	Diferença entre os sinais do sensor 1 e do sensor 2.	3.º ciclo	Velocidade e carga do motor, modo A/F, temperatura do catalizador.	Dois ciclos de tipo I.	Tipo I.

(¹) Riscar o que não interessa.

(²) Unicamente para veículos com motores de ignição por compressão.

(³) Unicamente para veículos com motores de ignição comandada.»

11 — O quadro 1 do anexo 32.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes é substituído pelo seguinte:

«ANEXO 32.º

Quadros e figuras referentes ao capítulo I

QUADRO I

Diferentes vias para a homologação de um veículo e suas extensões

Ensaio de homologação	Veículos das categorias M e N com motores de ignição comandada			Veículos das categorias M ₁ e N ₁ com motores de ignição por compressão
	Motores a gasolina	Veículo bicomcombustível	Veículo monocombustível	
Tipo I	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t)	Sim (ensaio com os dois tipos de combustível) (massa máxima ≤ 3,5 t).	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t)	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t).
Tipo II	Sim	Sim (ensaio com os dois tipos de combustível).	Sim	—
Tipo III	Sim	Sim (ensaio só com gasolina)	Sim	—
Tipo IV	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t)	Sim (ensaio só com gasolina) (massa máxima ≤ 3,5 t).	—	—
Tipo V	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t)	Sim (ensaio só com gasolina) (massa máxima ≤ 3,5 t).	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t)	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t).
Tipo VI	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t)	Sim (massa máxima ≤ 3,5 t) (ensaio só com gasolina).	—	—
Extensão	Ponto 6	Ponto 6	Ponto 6	Ponto 6: M ₂ e N ₂ com a massa de referência ≤ 2840 kg (¹).
Diagnóstico a bordo . . .	Sim, de acordo com o artigo 24.º	Sim, de acordo com o artigo 24.º	Sim, de acordo com o artigo 24.º	Sim, de acordo com o artigo 24.º

(¹) A Comissão estudará melhor a questão da extensão do ensaio de homologação aos veículos das categorias M₂ e N₂ com uma massa de referência não superior a 2840 kg e avançará com propostas, o mais tardar em 2004, de acordo com o procedimento estabelecido no Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes ou Unidades Técnicas, para as medidas a aplicar em 2005.»

**MINISTÉRIO DA AGRICULTURA,
DESENVOLVIMENTO RURAL E PISCAS**

Decreto-Lei n.º 225/2003

de 24 de Setembro

O Decreto-Lei n.º 159/90, de 18 de Maio, estabeleceu a regulamentação dos processos a observar na obtenção, composição, acondicionamento e rotulagem de sumos e néctares de frutos.

A Portaria n.º 189/91, de 6 de Março, regulamentou o Decreto-Lei n.º 159/90, de 18 de Maio, transpondo, para o direito nacional, a Directiva n.º 75/726/CEE, do Conselho, de 17 de Novembro, modificada pelas Directivas n.ºs 79/168/CEE, do Conselho, de 5 de Fevereiro, 81/487/CEE, do Conselho, de 30 de Junho, e 89/394/CEE, do Conselho, de 14 de Junho, fixando o regime a que deve obedecer a produção e comercialização dos sumos e néctares de frutos.

A Directiva n.º 75/726/CEE, do Conselho, de 17 de Novembro, por ter sido substancialmente alterada, teve de ser codificada, por uma questão de lógica e clareza, facto que ocorreu com a Directiva n.º 93/77/CEE, do Conselho, de 21 de Setembro, por sua vez reformulada pela Directiva n.º 2001/112/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, por forma a tornar mais acessíveis as regras relativas às condições de fabrico e de comercialização dos sumos de frutos e determinados produtos similares destinados à alimentação humana.

Com a Directiva n.º 2001/112/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, que revoga a Directiva n.º 93/77/CEE, do Conselho, de 21 de Setembro, são fixados os requisitos essenciais a que devem estar sujeitos os sumos de frutos e determinados produtos similares destinados à alimentação humana para poderem circular livremente no mercado interno.

Em cumprimento do artigo 10.º da Directiva n.º 2001/112/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, este

diploma transpõe para a ordem jurídica interna as disposições comunitárias relativas às definições e características dos sumos de frutos e dos produtos a eles similares destinados à alimentação humana e ainda as regras que devem reger a sua rotulagem, fixando igualmente os tratamentos, substâncias e matérias-primas que devem ser utilizados no seu fabrico.

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 presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/112/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, relativa aos sumos de frutos e a determinados produtos similares destinados à alimentação humana.

Artigo 2.º

Âmbito

O presente diploma aplica-se aos produtos definidos e caracterizados na parte I do anexo I deste diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 3.º

Rotulagem

A rotulagem dos produtos abrangidos por este diploma obedece ao disposto na legislação em vigor sobre rotulagem dos géneros alimentícios, exigindo-se ainda o cumprimento das seguintes regras:

- a)* As denominações de venda constantes do anexo I são reservadas aos produtos nele referidos e devem ser utilizadas no comércio para designar esses produtos, sem prejuízo do disposto na alínea *b)* do presente artigo;
- b)* Em alternativa às denominações de venda de produtos referidos na alínea *a)*, o anexo III deste diploma, que dele faz parte integrante, contém uma lista das denominações específicas que podem ser utilizadas na língua e nas condições nele definidas;
- c)* Quando um produto for obtido a partir de uma única espécie de fruto, o nome deste fruto deve substituir a palavra «frutos»;
- d)* No caso dos produtos obtidos a partir de duas ou mais espécies de frutos, com excepção da utilização de sumo de limão, nas condições fixadas no n.º 1 da parte II do anexo I, a denominação de venda deve ser completada pela enumeração dos frutos utilizados por ordem decrescente do volume dos sumos ou polmes de frutos em questão;
- e)* No caso dos produtos obtidos a partir de três ou mais espécies de frutos, a indicação dos frutos utilizados pode ser substituída pela expressão «Vários frutos», por uma expressão similar ou pela indicação do número de frutos utilizados;
- f)* No caso dos sumos de frutos a que tenham sido adicionados açúcares para fins edulcorantes, deve figurar na denominação de venda uma das indicações «Adoçado» ou «Com adição de açúcares», seguida da quantidade máxima de açú-

cares adicionados, calculada em resíduo seco e expressa em gramas por litro;

- g)* A reconstituição dos produtos definidos na parte I do anexo I, utilizando apenas as substâncias estritamente necessárias a esta operação, não implica a obrigatoriedade de incluir na rotulagem a lista dos ingredientes utilizados para esse fim;
- h)* A adição ao sumo de frutos de polpa ou de células definidas no anexo II deste diploma, que dele faz parte integrante, deve ser indicada na rotulagem;
- i)* No caso das misturas de sumos de frutos e de sumos de frutos obtidos a partir de um produto concentrado e dos néctares de frutos obtidos total ou parcialmente a partir de um ou mais produtos concentrados, deve constar da rotulagem a indicação «Fabricado à base de sumo(s) concentrado(s)» ou «Parcialmente fabricado à base de sumo(s) concentrado(s)», consoante o caso, figurando esta indicação na proximidade imediata da denominação de venda, em caracteres claramente visíveis e destacada dos restantes elementos da rotulagem;
- j)* No caso dos néctares de frutos, o teor mínimo de sumo de frutos, de polpa de frutos ou de uma mistura destes ingredientes deve constar da rotulagem através da indicação «Teor mínimo de frutos: . . .%», figurando esta indicação no mesmo campo visual em que se encontra a denominação de venda.

Artigo 4.º

Rótulo de embalagem não destinada ao consumidor final

1 — A rotulagem do sumo de frutos concentrado definido no n.º 2 da parte I do anexo I, não destinado ao consumidor final, deve mencionar a presença e quantidade de açúcares adicionados ou de sumo de limão adicionado ou de acidificantes adicionados de acordo com a legislação em vigor sobre aditivos alimentares, com excepção dos corantes e edulcorantes.

2 — A indicação a que se refere o número anterior deve ser aposta num rótulo aplicado à embalagem ou numa documento de acompanhamento.

Artigo 5.º

Adição de vitaminas e minerais

Sem prejuízo do disposto na legislação em vigor sobre rotulagem nutricional, é permitida adição de vitaminas e minerais aos produtos definidos na parte I do anexo I.

Artigo 6.º

Ingredientes, tratamentos e substâncias autorizados

Sem prejuízo do disposto na legislação em vigor sobre aditivos alimentares, só podem ser utilizados no fabrico dos produtos definidos na parte I do anexo I os tratamentos e as substâncias previstos na parte II do anexo I.

Artigo 7.º

Matérias-primas

No fabrico dos produtos definidos na parte I do anexo I só podem ser utilizadas as matérias-primas que obedeçam ao disposto no anexo II.

Artigo 8.º**Néctares de frutos**

Os néctares de frutos devem obedecer ao disposto no anexo IV deste diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 9.º**Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima cujo montante mínimo é de € 500 e máximo de € 3740 ou € 44 890, consoante o agente seja pessoa singular ou colectiva:

- a) O fabrico ou a comercialização dos produtos referidos no artigo 2.º sem as características fixadas na parte I do anexo I;
- b) A falta, inexactidão ou deficiência das menções obrigatórias de rotulagem exigidas pelos artigos 3.º e 4.º;
- c) A utilização no fabrico dos produtos abrangidos por este diploma de ingredientes, tratamentos e substâncias não previstos na parte II do anexo I;
- d) A utilização no fabrico dos produtos abrangidos por este diploma de matérias-primas não previstas no anexo II;
- e) O não cumprimento das disposições específicas relativas aos néctares de frutos previstas no anexo IV.

2 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 10.º**Sanções acessórias**

1 — Consoante a gravidade da contra-ordenação e a culpa do agente, podem ser aplicadas, cumulativamente com a coima, as seguintes sanções acessórias:

- a) Perda de objectos pertencentes ao agente;
- b) Interdição do exercício de profissões ou actividades cujo exercício dependa de título público ou de autorização ou homologação de autoridade pública;
- c) Privação do direito de subsídio ou benefício outorgado por entidades ou serviços públicos;
- d) Privação do direito de participar em feiras ou mercados;
- e) Encerramento de estabelecimento cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa;
- f) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás.

2 — As sanções referidas nas alíneas b) e seguintes do número anterior têm a duração máxima de dois anos contados a partir do trânsito em julgado da decisão condenatória.

Artigo 11.º**Autoridade competente**

Sem prejuízo da competência atribuída por lei a outras autoridades policiais e fiscalizadoras, compete especialmente à Direcção-Geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar assegurar a fiscalização do cumprimento das regras previstas neste diploma.

Artigo 12.º**Levantamento, instrução e decisão das contra-ordenações**

1 — O levantamento dos autos de contra-ordenação compete à Direcção-Geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar, assim como às autoridades policiais e fiscalizadoras.

2 — A instrução dos processos de contra-ordenação compete à entidade que levantar o auto de notícia ou, caso esta não tenha competência para o efeito, à Direcção-Geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar.

3 — A aplicação das coimas e sanções acessórias compete ao director-geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar.

Artigo 13.º**Afectação do produto das coimas**

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 10% para a entidade que levantou o auto;
- b) 10% para a entidade que instruiu o processo;
- c) 20% para a entidade que aplicou a coima;
- d) 60% para os cofres do Estado.

Artigo 14.º**Norma transitória**

É autorizada a comercialização, até ao esgotamento das existências, dos produtos que não estejam de acordo com o disposto no presente diploma, desde que tenham sido rotulados antes de 12 de Julho de 2004, de acordo com o Decreto-Lei n.º 159/90, de 18 de Maio, e respectiva regulamentação.

Artigo 15.º**Norma revogatória**

São revogados o Decreto-Lei n.º 159/90, de 18 de Maio, e as Portarias n.ºs 189/91, de 6 de Março, e 517/91, de 7 de Junho.

Artigo 16.º**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, sem prejuízo do previsto no artigo 14.º

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de Julho de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *João Luís Mota de Campos* — *José Luís Fazenda Arnaut Duarte* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *Armando José Cordeiro Seviante Pinto* — *Luís Filipe Pereira*.

Promulgado em 5 de Setembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 8 de Setembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO I

Denominações de venda, definições e características dos produtos**I — Definições**

1 — *a)* «Sumo de frutos» designa o produto fermentescível, mas não fermentado, obtido a partir de uma ou mais espécies de frutos sãos e maduros, frescos ou conservados pelo frio, com a cor, o aroma e o gosto característicos do sumo dos frutos de que provém. Podem ser restituídas ao sumo as substâncias aromáticas, a polpa e as células separadas após a extracção.

Os sumos de citrinos devem ser fabricados a partir do endocarpo dos frutos. Contudo, o sumo de lima pode ser fabricado a partir do fruto inteiro, de acordo com práticas de fabrico adequadas que devem permitir reduzir ao mínimo os constituintes das partes exteriores do fruto presentes no sumo.

b) «Sumo de frutos à base de concentrado» designa o produto obtido por reposição num sumo de frutos concentrado da água extraída do sumo durante a concentração e por restituição das substâncias aromáticas e, se for caso disso, da polpa e das células eliminadas do sumo, mas recuperadas durante o processo de produção do sumo de frutos de partida ou de sumo da mesma espécie de frutos. Para preservar as qualidades essenciais do sumo, a água adicionada deve ter características apropriadas, designadamente dos pontos de vista químico, microbiológico e organoléptico.

As características organolépticas e analíticas do produto assim obtido devem ser, pelo menos, equivalentes às de um sumo médio obtido a partir de frutos da mesma espécie, na acepção da alínea *a)*.

2 — «Sumo de frutos concentrado» designa o produto obtido a partir de sumo de uma ou mais espécies de frutos por eliminação física de uma parte determinada da água. Quando o produto se destinar a consumo directo, a água eliminada não poderá representar menos de 50%.

3 — «Sumo de frutos desidratado/em pó» designa o produto obtido a partir de sumo de uma ou mais espécies de frutos por eliminação física de quase toda a água.

4 — «Néctar de frutos»:

- a)* Designa o produto fermentescível, mas não fermentado, obtido por adição de água e de açúcares e ou mel aos produtos definidos nos n.ºs 1, 2 e 3, a polpas de frutos ou a uma mistura destes produtos e que obedeça aos requisitos do anexo IV. A adição de açúcares e ou mel é autorizada em quantidades que não representem mais de 20%, em massa, do produto acabado.

No fabrico de néctares de frutos sem adição de açúcares ou de baixo valor energético, os açúcares poderão ser total ou parcialmente substituídos por edulcorantes, nos termos da legislação em vigor relativa aos edulcorantes;

- b)* Sem prejuízo do disposto na alínea *a)*, os frutos enumerados nas partes II e III do anexo IV e os damascos podem ser utilizados, estremos ou misturados entre si, no fabrico de néctares sem adição de açúcares, mel e ou edulcorantes.

II — Ingredientes, tratamentos e substâncias autorizados

1 — Ingredientes autorizados — nos termos do artigo 5.º, é autorizada a adição de vitaminas e minerais aos produtos definidos na parte I, sem prejuízo do disposto na legislação sobre rotulagem nutricional.

As substâncias aromáticas, a polpa e as células restituídas ao sumo de frutos definido na alínea *a)* do n.º 1 da parte I deste anexo devem ter sido separadas desse sumo durante a transformação, enquanto as substâncias aromáticas, a polpa e as células restituídas ao sumo de frutos definido na alínea *b)* do n.º 1 da parte I podem provir também de sumo de frutos do mesmo tipo.

Apenas no caso dos sumos de uva, podem ser restituídos os sais de ácido tartárico.

Salvo no que respeita aos sumos de pêra e de uva, é autorizada a adição de açúcares aos produtos referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 da parte I deste anexo:

Para correcção do gosto ácido, a quantidade de açúcares adicionada, expressa em resíduo seco, não poderá exceder 15 g por litro de sumo;

Para fins edulcorantes, a quantidade de açúcares adicionada, expressa em resíduo seco, não poderá exceder 15 g por litro de sumo;

desde que a quantidade total de açúcares adicionada não exceda 15 g por litro.

Para correcção do gosto ácido, é autorizada a adição aos produtos referidos nos n.ºs 1, 2, 3 e 4 da parte I de uma quantidade de sumo de limão e ou de sumo de limão concentrado não superior a 3 g por litro de sumo, expressa em ácido cítrico anidro.

É autorizado o dióxido de carbono como ingrediente.

É proibida a adição ao mesmo sumo de frutos de açúcares e de sumo de limão, concentrado ou não, ou de acidificantes, em conformidade com a legislação em vigor relativa a aditivos alimentares, para além dos corantes e edulcorantes.

2 — Tratamentos e substâncias autorizados:

Processos de extracção mecânicos;

Processos físicos usuais, incluindo extracção de água (processo *in-line* — difusão) da parte comestível dos frutos, com excepção das uvas, para o fabrico de sumos de frutos concentrados, desde que os sumos de frutos assim obtidos obedeçam ao disposto no n.º 1 da parte I; No que respeita aos sumos de uva, no caso de se ter procedido à sulfitação das uvas com dióxido de enxofre, é autorizada a dessulfitação por processos físicos, desde que a quantidade total de SO₂ presente no produto acabado não exceda 10 mg/l;

Enzimas pectolíticas;

Enzimas proteolíticas;

Enzimas amilolíticas;

Gelatina alimentar;

Tanino;

Bentonite;

Sílica-gel;

Carvão;

Adjuvantes de filtração e agentes de precipitação quimicamente inertes (por exemplo, perlites, diatomite lavada, celulose, poliamida insolúvel,

polivinilpirrolidona, polistireno), que obedecem à legislação em vigor relativa aos materiais e objectos de matéria plástica destinados a entrar em contacto com os géneros alimentícios; Adjuvantes de adsorção quimicamente inertes que obedecem à legislação relativa aos materiais e artigos destinados a entrar em contacto com os géneros alimentícios e sejam utilizados para reduzir o teor limonóide e naringíneo dos sumos de citrinos sem afectarem significativamente os teores de glucósidos limonóides, de ácidos, de açúcares (inclusive os oligossacáridos) ou de minerais.

ANEXO II

Definições das matérias-primas

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

- 1 — «Fruto» todos os frutos. Para efeitos do disposto na presente directiva, o tomate não é considerado um fruto.
- 2 — «Polme de frutos» o produto fermentescível, mas não fermentado, obtido por peneiração da parte comestível de frutos inteiros ou descascados, sem eliminação do sumo.
- 3 — «Polme de frutos concentrado» o produto obtido a partir de polme de frutos por eliminação física de uma parte determinada da água de constituição.
- 4 — «Açúcares» para o fabrico de:

a) Néctares de frutos:

- Os açúcares definidos na legislação relativa a determinados açúcares destinados à alimentação humana;
- O xarope de frutose;
- Os açúcares derivados de frutos;

b) Sumos de frutos à base de concentrado:

- Os açúcares definidos na legislação em vigor sobre determinados açúcares destinados à alimentação humana;
- O xarope de frutose;

c) Sumos de frutos os açúcares enumerados na alínea b) que contenham menos de 2% de água.

5 — «Mel» o produto definido na legislação relativa ao mel.

6 — «Polpa ou células» os produtos obtidos a partir das partes comestíveis de frutos da mesma espécie, sem eliminação do sumo. No caso dos citrinos, a polpa ou as células são os sacos de sumo obtidos a partir do endocarpo.

ANEXO III

Denominações específicas para determinados produtos enumerados no anexo I

- a) «Vruchtendrank» — néctares de frutos.
- b) «Süßmost» a denominação «Süßmost» só pode ser utilizada juntamente com as denominações «Fruchtsaft» ou «Fruchtnektar»:

Néctares de frutos obtidos exclusivamente a partir de sumos de frutos, de sumos de frutos con-

centrados ou de misturas destes produtos, de paladar pouco agradável no estado natural devido à sua elevada acidez;

Sumos de frutos obtidos a partir de peras, eventualmente com a adição de maçãs, mas sem adição de açúcares.

c) «Succo e polpa» ou «sumo e polpa» — néctares de frutos obtidos exclusivamente a partir de polmes de frutos, eventualmente concentrados.

d) «Aeblemost» — sumo de maçã sem adição de açúcares.

e):

- «Sur ... saft», completada pelo nome (em dinamarquês) do fruto utilizado — sumos sem adição de açúcares obtidos a partir de groselhas-negras, cerejas, groselhas-vermelhas, groselhas-brancas, framboesas, morangos ou bagas de sabugueiro;
- «Sød ... saft» ou «sødet ... saft», completada pelo nome (em dinamarquês) do fruto utilizado — sumos obtidos a partir desse fruto, adicionados de mais de 200 g de açúcares por litro.

f) «Äpplemust» — sumo de maçã sem adição de açúcares.

g) «Mosto» — sinónimo de sumo de uva.

ANEXO IV

Disposições específicas relativas aos néctares de frutos

Néctares de frutos	Teor mínimo de sumo e ou de polme, expresso em percentagem volúmica de produto acabado.
I — Frutos de sumo ácido de paladar pouco agradável no estado natural	
Maracujás	25
Solanos de quito (<i>Solanum quitoense</i>)	25
Groselhas-negras	25
Groselhas-brancas	25
Groselhas-vermelhas	25
Groselhas-verdes (espinhosas)	30
Frutos do espinheiro das areias (<i>Hippophae</i>)	25
Abrunhos	30
Ameixas	30
Ameixas <i>quetsche</i>	30
Sorvas	30
Frutos da roseira brava	40
Cerejas ácidas (ginjas)	35
Outras cerejas	40
Mirtilos	40
Bagas de sabugueiro	50
Framboesas	40
Damascos	40
Morangos	40
Amoras	40
Airelas-vermelhas	30
Marmelos	50
Limões e limas	25
Outros frutos pertencentes a esta categoria	25
II — Frutos de fraca acidez, com muita polpa ou muito aromáticos ou de sumo de paladar pouco agradável no estado natural.	
Mangas	25
Bananas	25
Goiabas	25
Papaias	25
Lichias	25

Néctares de frutos	Teor mínimo de sumo e ou de polme, expresso em percentagem volúmica de produto acabado.
Azarolas	25
Anonas (<i>Annona muricata</i>)	25
Cachimás (<i>Annona reticulata</i>)	25
Cherimólias	25
Romãs	25
Anacardos ou castanhas de caju	25
Cajás-vermelhos (<i>Spondia purpurea</i>)	25
Imbus (<i>Spondia tuberosa aroda</i>)	25
Outros frutos pertencentes a esta categoria	25

Néctares de frutos	Teor mínimo de sumo e ou de polme, expresso em percentagem volúmica de produto acabado.
III — Frutos de sumo de paladar agradável no estado natural	
Maçãs	50
Peras	50
Pêssegos	50
Citrinos, excepto limões e limas	50
Ananases	50
Outros frutos pertencentes a esta categoria	50



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%)

€ 2,39



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



INCM

IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- 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. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 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. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
Telef. 21 840 10 24/5 Fax 21 840 09 61
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
Telefs. 21 324 04 07/8 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 Metro — Laranjeiras
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29
- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro
Forca Vouga
Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64