

0.4 — Localização, código e método de aposição do número de identificação do tractor: . . .

0.5 — Localização e modo de aposição da marca de homologação CE: . . .

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

## Parte II

1 — Restrições à utilização do motor (se for caso disso): . . .

1.1 — Condições especiais a respeitar aquando da instalação do(s) motor(es) no tractor:

1.1.1 — Depressão máxima admissível à entrada: . . . kPa.

1.1.2 — Contrapressão máxima admissível: . . . kPa.

2 — O motor do tractor foi objecto de uma homologação específica: sim/não <sup>(1)</sup>.

2.1 — Se sim:

2.1.1 — Regulamentos de referência n.ºs 97/68/CE ou, se for caso disso, 88/77/CEE/Regulamento n.º 49.02 da CEE-ONU/Regulamento n.º 96 da CEE-ONU.

2.1.2 — Número de homologação: . . . e anexar o certificado de homologação do tipo ou da família de motores em causa.

2.2 — Se não:

2.2.1 — Serviço técnico encarregado dos ensaios de homologação: . . .

2.2.2 — Data do relatório de ensaio: . . .

2.2.3 — Número do relatório de ensaio: . . .

2.2.4 — Resultados dos ensaios medidos de acordo com os requisitos da Directiva n.º 97/68/CE:

CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Partículas (g/kWh)

ou anexar o certificado de homologação do tipo ou da família de motores em questão.

2.3 — Elementos do tractor que podem influenciar as emissões poluentes (indicar, se for caso disso, o tipo de influência): . . .

3 — O abaixo assinado certifica a exactidão da descrição do modelo de tractor acima indicado e dos resultados dos ensaios incluídos no dossiê de homologação.

A homologação é concedida/recusada/revogada <sup>(1)</sup>.

Local: . . .

Data: . . .

Assinatura: . . .

Anexos: . . .

Dossiê de homologação: . . .

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

<sup>(2)</sup> Se for caso disso.

## Decreto-Lei n.º 115/2002

de 20 de Abril

O presente diploma transpõe para o direito interno a Directiva n.º 2000/8/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Março, que veio actualizar as medidas relativas aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos automóveis e seus reboques.

Pretende-se adaptar as medidas constantes do presente diploma aos requisitos técnicos adoptados pela

Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas no seu regulamento n.º 34 referente à aprovação dos veículos no que diz respeito à prevenção dos riscos de incêndio, em especial às disposições relativas aos reservatórios de combustível feitos de plástico, a fim de se evitar o derrame acidental de combustível nas estradas, que constitui um importante factor de risco para os motociclistas e ciclistas.

Os combustíveis gasosos estão a suscitar cada vez mais interesse para a propulsão dos veículos a motor, especialmente por razões ambientais, sendo necessário que, no futuro, surjam disposições relativas aos reservatórios para combustíveis que não sejam líquidos.

É cada vez mais frequente a substituição dos reservatórios de combustível de origem por outros de maior capacidade ou a colocação de reservatórios suplementares não homologados. Consequentemente, dever-se-á permitir, no mais breve prazo possível, a homologação comunitária dos reservatórios de combustível, líquido e gasoso, como entidades técnicas separadas, a fim de manter um elevado nível de segurança na circulação dos veículos.

As alterações do presente diploma dizem respeito em particular aos reservatórios de combustível feitos de plástico. Não é, portanto, necessário invalidar as homologações existentes nem impedir a matrícula e entrada em circulação de novos veículos com reservatórios metálicos de combustível líquido abrangidos por tais homologações.

Pelo presente diploma procede-se à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, e pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro.

Assim:

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

### Artigo 1.º

#### Aprovação

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/8/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Março, aprovando o Regulamento Relativo aos Reservatórios de Combustível Líquido e à Protecção à Retaguarda contra o Encaixe dos Automóveis e Seus Reboques, cujo texto se publica em anexo e dele faz parte integrante.

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

### Artigo 2.º

#### Revogação

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

### Artigo 3.º

#### Efeitos

1 — A partir da entrada em vigor do presente diploma, a Direcção-Geral de Viação deve aceitar o cumprimento dos requisitos do presente Regulamento,

para efeitos do disposto nos artigos 5.º a 9.º e 21.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.

2 — A partir de 3 de Maio de 2002, se um novo modelo de veículo, por motivos relacionados com os reservatórios de combustível, não satisfizer as disposições constantes do presente Regulamento, a Direcção-Geral de Viação:

- a) Não pode conceder a homologação CE nos termos dos artigos 5.º a 9.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas;
- b) Deve recusar a homologação de âmbito nacional.

3 — A partir de 3 de Maio de 2003, se não forem satisfeitas as disposições constantes do presente Regulamento relacionadas com os reservatórios de combustível, a Direcção-Geral de Viação:

- a) Deve considerar os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos de acordo com as disposições do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas como já não sendo válidos para efeitos do disposto no artigo 21.º do referido Regulamento;
- b) Deve recusar a matrícula ou entrada em circulação de novos veículos que não sejam acompanhados de um certificado de conformidade válido de acordo com o Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, excepto quando se invocarem as disposições constantes dos n.ºs 4 a 6 do artigo 25.º do citado Regulamento.

4 — O presente Regulamento não invalida qualquer homologação anteriormente concedida a veículos com reservatórios metálicos de combustível líquido nem impede extensões de tais homologações nos termos da legislação ao abrigo da qual foram inicialmente concedidas.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Março de 2002. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Guilherme d'Oliveira Martins* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Diogo Campos Barradas de Lacerda Machado* — *Luís Garcia Braga da Cruz* — *Rui Nobre Gonçalves*.

Promulgado em 3 de Abril de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 4 de Abril de 2002.

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

## ANEXO

### REGULAMENTO RELATIVO AOS RESERVATÓRIOS DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDO E À PROTECÇÃO À RETAGUARDA CONTRA O ENCAIXE DOS AUTOMÓVEIS E SEUS REBOQUES.

#### CAPÍTULO I

#### Reservatórios de combustível líquido

#### SECÇÃO I

#### Do âmbito de aplicação e das definições

##### Artigo 1.º

##### Âmbito de aplicação

O presente capítulo aplica-se aos veículos abrangidos pelo Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

##### Artigo 2.º

##### Definições

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

- 1) Modelo de veículo no que diz respeito a reservatórios de combustível: os veículos que não diferem entre si em aspectos essenciais como:
  - a) A estrutura, forma, dimensões e materiais, metal ou plástico, do ou dos reservatórios;
  - b) Nos veículos da categoria M<sub>1</sub>, conforme definido na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, a posição do ou dos reservatórios no veículo, na medida em que tenha um efeito negativo sobre os requisitos constantes do n.º 13 do artigo 5.º do presente Regulamento;
- 2) Habitáculo: o espaço para alojamento dos ocupantes, limitado pelo tejadilho, piso, paredes laterais, portas, superfícies envidraçadas exteriores, antepara da frente e antepara da retaguarda;
- 3) Massa do veículo sem carga: a massa do veículo em ordem de marcha tal como definida no ponto 2.6 do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas;
- 4) Reservatório: o ou os reservatórios concebidos para conterem o combustível líquido definido no n.º 6) utilizado principalmente na propulsão do veículo, excluindo os seus acessórios, nomeadamente a conduta de enchimento, se for um elemento separado, o orifício de enchimento, a tampa, o indicador de nível, as ligações ao motor ou para compensar a sobrepressão interna;
- 5) Capacidade do reservatório: a capacidade do reservatório especificada pelo fabricante;
- 6) Combustível líquido: um combustível que, em condições ambientais normais, se apresenta no estado líquido;

- 7) Veículo: qualquer veículo a motor e seus reboques conforme definidos na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

## SECÇÃO II

### Do pedido e da concessão da homologação CE

#### Artigo 3.º

##### Pedido de homologação CE

1 — O pedido de homologação, em conformidade com os n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, de um modelo de veículo no que diz respeito aos seus reservatórios de combustível deve ser apresentado pelo seu fabricante.

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

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

- a) Um veículo representativo do modelo a homologar ou as partes do veículo que o serviço técnico considerar necessárias para os ensaios de homologação;
- b) Sete reservatórios adicionais, com os respectivos acessórios, no caso dos veículos equipados com um reservatório feito de plástico;
- c) Dois reservatórios adicionais, com os respectivos acessórios, no caso dos veículos equipados com um reservatório de outro material.

#### Artigo 4.º

##### Concessão da homologação CE

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

2 — No anexo IV ao presente Regulamento figura um modelo do certificado de homologação CE.

3 — A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação conforme com o anexo VII do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, não podendo a Direcção-Geral de Viação atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

## SECÇÃO III

### Das especificações dos reservatórios

#### Artigo 5.º

##### Especificações

1 — Os reservatórios, devem ser fabricados de modo a resistirem à corrosão.

2 — Os reservatórios, quando equipados com todos os acessórios que normalmente lhes estão ligados, devem satisfazer os ensaios de estanquidade efectuados de

acordo com o artigo seguinte a uma pressão interna relativa igual ao dobro da sobrepressão de serviço, mas nunca inferior a 0,3 bar.

3 — Os reservatórios de plástico cumprem o requisito referido no número anterior desde que tenham sido aprovados no ensaio descrito no artigo 9.º do presente Regulamento.

4 — Qualquer eventual sobrepressão ou pressão que exceda a pressão de serviço deve ser compensada automaticamente por dispositivos apropriados, nomeadamente orifícios de ventilação ou válvulas de segurança.

5 — Os orifícios de ventilação devem ser concebidos de forma a evitar qualquer risco de incêndio, nomeadamente o combustível que possa ter sido derramado durante a operação de enchimento do ou dos reservatórios não deve poder escorrer para o sistema de escape, devendo ser encaminhado para o solo.

6 — O ou os reservatórios não devem estar situados numa superfície do habitáculo ou de outro compartimento que faça parte integrante do mesmo, nem fazer parte de uma dessas superfícies.

7 — Deve ser prevista uma separação entre o habitáculo e o ou os reservatórios, podendo essa separação ter aberturas, nomeadamente para a passagem de cabos, desde que as referidas aberturas não permitam que o combustível se possa escoar livremente do ou dos reservatórios para dentro do habitáculo ou de outro compartimento que faça parte integrante do mesmo durante condições de utilização normais.

8 — Cada reservatório deve estar firmemente fixado e colocado de modo a assegurar que o combustível que eventualmente seja derramado do reservatório ou respectivos acessórios escorra para o chão e não para dentro do habitáculo durante condições de utilização normais.

9 — O orifício de enchimento não pode estar situado no habitáculo, no compartimento das bagagens nem no compartimento do motor.

10 — Em condições previsíveis de utilização do veículo, não pode haver fugas de combustível pela tampa do reservatório ou pelos dispositivos previstos para compensar uma pressão excessiva, podendo no entanto, em caso de capotagem do veículo, ser tolerado um ligeiro derrame, desde que este não exceda 30 g/min; este requisito deve ser verificado durante o ensaio descrito no artigo 7.º do presente Regulamento.

11 — A tampa do reservatório deve ser fixada à conduta de enchimento, devendo a junta de estanquidade manter-se firmemente no lugar e a tampa adaptar-se perfeitamente à junta e à conduta de enchimento ao fechar-se.

12 — Considera-se que os veículos que respeitam as condições previstas no n.º 8, alínea c), do artigo 5.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas, relativamente às Emissões Poluentes satisfazem os requisitos previstos no número anterior, desde que os exemplos enumerados no referido artigo 5.º não se apliquem a veículos não pertencentes às categorias M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub>.

13 — Os reservatórios devem ser instalados de modo a estarem protegidos das consequências de uma colisão frontal ou contra a retaguarda do veículo, não podendo na proximidade do reservatório existir partes salientes nem bordos cortantes.

14 — O reservatório de combustível e o gargalo de enchimento devem ser concebidos e instalados nos veículos por forma que se evite qualquer acumulação de

cargas de electricidade estática em toda a sua superfície; se necessário, devem ser descarregadas na estrutura metálica do quadro ou em qualquer massa metálica importante através de um bom condutor.

15 — Os reservatórios feitos de plástico devem igualmente ser ensaiados pelo método específico descrito nos artigos 8.º e seguintes.

#### SECÇÃO IV

##### Dos ensaios

##### Artigo 6.º

###### Ensaio hidráulico

1 — O reservatório deve ser submetido a um ensaio de pressão hidráulica interna, que deve ser realizado com uma unidade independente completa com todos os seus acessórios.

2 — O reservatório deve ser completamente cheio com um líquido não inflamável, nomeadamente água.

3 — Após o fecho de todas as comunicações com o exterior, a pressão deve ser gradualmente aumentada, através do tubo de alimentação de combustível ao motor, até uma pressão interna relativa igual ao dobro da pressão de serviço utilizada e nunca inferior a 0,3 bar, mantendo-a durante um minuto.

4 — Durante o intervalo de tempo referido no número anterior, a estrutura do reservatório não deve apresentar fissuras ou fugas, podendo, no entanto, apresentar deformações permanentes.

##### Artigo 7.º

###### Ensaio de capotagem

1 — O reservatório e todos os seus acessórios devem ser montados numa instalação de ensaio de uma forma correspondente ao modo de instalação no automóvel a que se destina o reservatório, sendo o mesmo válido em relação aos sistemas para a compensação de sobrepressões internas.

2 — A instalação de ensaio deve rodar em torno de um eixo paralelo ao eixo longitudinal do automóvel.

3 — O ensaio deve ser realizado com o reservatório cheio até 90 % da sua capacidade, e igualmente até 30 % da sua capacidade, com um líquido não inflamável de densidade e viscosidade próximas das do combustível normalmente utilizado, aceitando-se a utilização de água.

4 — O reservatório deve ser rodado de 90º para a direita a partir da sua posição de instalação e mantido nessa posição durante, pelo menos, cinco minutos; deve então ser rodado de mais 90º no mesmo sentido e mantido nessa posição, na qual se encontra totalmente invertido durante, pelo menos, mais cinco minutos; de seguida, deve ser rodado de volta para a sua posição normal, devendo o líquido de ensaio que não tenha refluído do sistema de ventilação para o reservatório ser drenado e substituído, se necessário; o reservatório deve ser rodado de 90º no sentido oposto e mantido durante, pelo menos, cinco minutos nessa posição; deve ser rodado de mais 90º no mesmo sentido, devendo esta posição totalmente invertida ser mantida durante, pelo menos, cinco minutos; de seguida, deve ser rodado de volta para a sua posição normal.

#### SUBSECÇÃO I

Dos ensaios adicionais de reservatório(s) de plástico para automóveis

##### Artigo 8.º

###### Resistência ao impacto

1 — O reservatório deve ser enchido até à sua capacidade máxima com uma mistura de água e glicol ou com outro líquido com um ponto de congelação baixo que não altere as propriedades do material do reservatório, após o que é submetido a um ensaio de perfuração.

2 — Durante o presente ensaio, a temperatura do reservatório deve ser de  $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $-40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ ).

3 — Para o ensaio deve ser utilizado um dispositivo pendular, devendo o corpo de impacto ser de aço e ter a forma de uma pirâmide de faces triangulares equiláteras e base quadrada, com o vértice e as arestas arredondadas com um raio de 3 mm.

4 — O centro de percussão do pêndulo deve coincidir com o centro de gravidade da pirâmide, devendo a sua distância relativamente ao eixo de rotação do pêndulo ser de 1 m e a massa total do pêndulo ser de 15 kg.

5 — A energia do pêndulo no momento do impacto não deve ser inferior a 30 Nm, devendo ser tão próxima quanto possível desse valor.

6 — Os ensaios devem realizar-se nos pontos do reservatório considerados vulneráveis no referente a colisões frontais ou à retaguarda.

7 — Os pontos considerados vulneráveis são aqueles que estão mais expostos ou que são mais fracos, tendo em conta a forma do reservatório ou o modo como este está instalado no automóvel.

8 — Os pontos seleccionados pelos laboratórios devem ser indicados no relatório de ensaio.

9 — Durante o presente ensaio, o reservatório deve ser mantido em posição por meio das peças situadas no lado ou lados opostos ao lado do impacto, não devendo nenhuma fuga resultar do ensaio.

10 — O fabricante pode escolher entre a realização de todos os ensaios de impacto num único reservatório ou de cada um dos ensaios num reservatório diferente.

##### Artigo 9.º

###### Resistência mecânica

1 — O reservatório deve ser ensaiado, no referente a fugas e à rigidez da forma, nas condições definidas no artigo 6.º do presente Regulamento.

2 — O reservatório e todos os seus acessórios devem ser montados numa instalação de ensaio de uma forma correspondente ao modo de instalação no automóvel ao qual se destina o reservatório, devendo ser utilizada água a  $326\text{ K}$  ( $53^\circ\text{C}$ ) como fluido de ensaio e o reservatório ficar completamente cheio.

3 — O reservatório deve ser submetido a uma pressão interna relativa igual ao dobro da pressão de serviço e nunca inferior a 0,3 bar, a uma temperatura de  $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $53^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ ), durante um período de cinco horas.

4 — Durante o ensaio, o reservatório e os seus acessórios não devem apresentar fissuras ou fugas, podendo, no entanto, apresentar deformações permanentes.

## Artigo 10.º

**Permeabilidade ao combustível**

1 — O combustível utilizado no ensaio de permeabilidade deve ser o combustível de referência especificado no anexo 29.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas, relativamente às Emissões Poluentes ou um combustível comercial super.

2 — No caso de o reservatório ter sido concebido apenas para instalação em automóveis com um motor de ignição por compressão, o reservatório deve ser enchido com gasóleo.

3 — Antes do ensaio, o reservatório deve ser enchido até 50% da sua capacidade com combustível de ensaio, após o que é armazenado, sem ser vedado, a uma temperatura ambiente de  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ ), até que a perda de massa por unidade de tempo se torne constante.

4 — O reservatório deve então ser esvaziado e enchido de novo com o combustível de ensaio até 50% da sua capacidade, após o que deve ser hermeticamente vedado e armazenado a uma temperatura de  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ ).

5 — A pressão deve ser ajustada quando o conteúdo do reservatório atingir a temperatura de ensaio.

6 — Durante o subsequente período de ensaio de oito semanas, deve ser determinada a perda de massa devida a difusão durante o ensaio, sendo a perda média máxima admissível de combustível 20 g por vinte e quatro horas de tempo de ensaio.

7 — No caso de a perda devida à difusão ser superior ao valor indicado no número anterior, o ensaio descrito deve ser novamente realizado com o mesmo reservatório, para determinar a perda por difusão a  $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $23^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ ), mantendo-se constantes todas as outras condições, não podendo a perda medida desta forma exceder 10 g por cada vinte e quatro horas.

## Artigo 11.º

**Resistência ao combustível**

Após o ensaio referido no artigo anterior, o reservatório deve ainda satisfazer os requisitos definidos nos artigos 8.º e 9.º do presente Regulamento.

## Artigo 12.º

**Resistência ao fogo**

1 — No que respeita à resistência ao fogo, o reservatório deve ser submetido aos ensaios descritos nos números seguintes.

2 — O reservatório fixado como no veículo deve ser exposto durante dois minutos a uma chama, não devendo ocorrer qualquer fuga de combustível líquido do reservatório.

3 — Devem ser realizados três ensaios com diferentes reservatórios cheios com combustível, da seguinte forma:

- a) Se o reservatório tiver sido concebido para instalação em veículos equipados, quer com um motor de ignição comandada, quer com um motor de ignição por compressão, os três ensaios devem ser realizados com os reservatórios cheios com gasolina super;

- b) Se o reservatório tiver sido concebido para instalação apenas em veículos equipados com um motor de ignição por compressão, os três ensaios devem ser realizados com reservatórios cheios com gasóleo;

- c) Para cada ensaio, o reservatório deve ser montado numa instalação que simule, tanto quanto possível, as condições reais de montagem, devendo o método de fixação do reservatório à instalação de ensaio corresponder às especificações relevantes do veículo; devem ser tidas em consideração as partes do veículo que protegem o reservatório e os seus acessórios da exposição a chamas ou que, de algum modo, afectem o desenvolvimento do fogo, assim como os componentes específicos instalados no reservatório e os tampões; todas as aberturas devem ser fechadas durante o ensaio, devendo o sistema de ventilação manter-se operacional; imediatamente antes do ensaio, o reservatório deve ser enchido com o combustível especificado até 50% da sua capacidade.

4 — A chama a que o reservatório é exposto deve ser obtida por meio da queima de combustível comercial para motores de ignição comandada, dentro de um tabuleiro, devendo a quantidade de combustível no tabuleiro ser suficiente para permitir que a chama se mantenha, em condições de queima livre, durante a totalidade do ensaio.

5 — As dimensões do tabuleiro devem ser escolhidas de modo a assegurar que os lados do reservatório de combustível sejam expostos à chama, devendo o tabuleiro exceder a projecção horizontal do reservatório em, pelo menos, 20 cm, mas não mais de 50 cm; as paredes laterais do tabuleiro não devem estar salientes mais de 8 cm acima do nível do combustível no início do ensaio.

6 — O tabuleiro com combustível deve ser colocado sob o reservatório de modo que a distância entre o nível do combustível no tabuleiro e o fundo do reservatório corresponda à altura de projecto do reservatório acima da superfície da estrada, sendo a massa do veículo a massa sem carga, tal como definida no n.º 3 do artigo 2.º do presente Regulamento; o tabuleiro, a instalação de ensaio, ou ambos, devem ter movimento livre.

7 — Durante a fase C do ensaio, o tabuleiro deve ser coberto com um painel colocado  $2\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$  acima do nível do combustível, devendo o referido painel ser constituído por um material refractário, conforme descrito no anexo II ao presente Regulamento; não deve existir qualquer folga entre os tijolos, devendo estes ser suportados sobre o tabuleiro com combustível, de modo que os seus orifícios não sejam obstruídos; o comprimento e largura da estrutura devem ser 2 cm a 4 cm inferiores às dimensões interiores do tabuleiro, de modo a existir um espaço de 1 cm a 2 cm entre a estrutura e a parede do tabuleiro que permita a ventilação.

8 — Quando o ensaio for realizado ao ar livre, deve ser garantida uma protecção suficiente contra o vento, não devendo a velocidade do vento ao nível do tabuleiro com combustível exceder  $2,5\text{ km/h}$ ; antes do ensaio, o painel deve ser aquecido até  $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$  ( $35^\circ\text{C} \pm 5^\circ\text{C}$ ); os tijolos refractários podem ser molhados de modo a garantir as mesmas condições de ensaio nos ensaios seguintes.

9 — O presente ensaio é constituído pelas quatro fases referidas na subsecção seguinte, tal como exemplificado no anexo I ao presente Regulamento.

## Artigo 13.º

**Resistência a temperaturas elevadas**

1 — A instalação utilizada para o ensaio deve estar de acordo com a maneira como o reservatório é montado no veículo, incluindo a forma de funcionamento do sistema de ventilação do reservatório.

2 — O reservatório, cheio até 50% da sua capacidade com água a 293 K (20°C), deve ser submetido durante uma hora a uma temperatura ambiente de  $368\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $95^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ ).

3 — Os resultados do ensaio devem ser considerados satisfatórios se, após o ensaio, o reservatório não apresentar fugas ou não estiver seriamente deformado.

## Artigo 14.º

**Marcações no reservatório de combustível**

A firma ou marca devem ser afixadas no reservatório, sendo indeléveis e facilmente legíveis quando aquele estiver instalado no veículo.

## SUBSECÇÃO II

## Das fases do ensaio de resistência ao fogo

## Artigo 15.º

**Fase A: pré-aquecimento**

O combustível no tabuleiro deve ser inflamado a uma distância de, pelo menos, 3 m do reservatório a ensaiar, devendo o tabuleiro ser colocado sob o reservatório após sessenta segundos de pré-aquecimento, como descrito na figura 1 constante do anexo I ao presente Regulamento.

## Artigo 16.º

**Fase B: exposição directa às chamas**

O reservatório deve ser exposto durante sessenta segundos às chamas resultantes da queima livre do combustível, tal como descrito na figura 2 constante do anexo I ao presente Regulamento.

## Artigo 17.º

**Fase C: exposição indirecta às chamas**

Após a conclusão da fase B, o painel deve ser colocado entre o tabuleiro a arder e o reservatório, devendo este ser exposto às chamas assim reduzidas durante mais sessenta segundos, tal como está representado na figura 3 constante do anexo I ao presente Regulamento.

## Artigo 18.º

**Fase D: fim do ensaio**

1 — O tabuleiro a arder, coberto com o painel, deve ser afastado para a sua posição inicial (fase A); se no fim do ensaio o reservatório estiver a arder, o fogo deve ser imediatamente extinto.

2 — Os resultados do ensaio devem ser considerados satisfatórios se não houver fugas de combustível líquido do reservatório.

## SECÇÃO V

**Das alterações à homologação e da conformidade da produção**

## Artigo 19.º

**Alterações à homologação**

No caso de alterações a homologações concedidas nos termos do presente Regulamento, devem ser aplicadas as disposições constantes da secção III do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

## Artigo 20.º

**Conformidade da produção**

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

## CAPÍTULO II

**Protecção à retaguarda contra o encaixe**

## SECÇÃO I

**Generalidades e definições**

## Artigo 21.º

**Generalidades**

Os veículos abrangidos pelo presente capítulo devem ser concebidos de forma a oferecerem uma protecção eficaz contra o encaixe em caso de colisão à retaguarda de um veículo da categoria M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub>, conforme definidas na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

## Artigo 22.º

**Definições**

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

- 1) Modelo de veículo no que se refere à protecção à retaguarda contra o encaixe: os veículos que não apresentam entre si diferenças essenciais no que respeita às seguintes características principais:
  - a) Largura do eixo traseiro, estrutura, dimensões, forma e materiais da retaguarda do veículo, na medida em que tenham incidência nas prescrições constantes do n.º 1 ao n.º 11 do artigo 26.º do presente Regulamento;
  - b) Características da suspensão, na medida em que tenham incidência nas prescrições referidas na alínea anterior;
  - c) Tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe, se os veículos em questão dispuserem de tal dispositivo;
- 2) Tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe: os dispositivos que não apre-

sentam entre si diferenças essenciais no que respeita às seguintes características principais:

- a) Forma;
- b) Dimensões;
- c) Fixação;
- d) Materiais.

## SECÇÃO II

### Do pedido e da homologação CE

#### Artigo 23.º

##### Pedido de homologação CE de um modelo de veículo

1 — O pedido de homologação CE, em conformidade com os n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção à retaguarda contra o encaixe deve ser apresentado pelo seu fabricante.

2 — No anexo V ao presente Regulamento figura um modelo de ficha de informações.

3 — Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar.

#### Artigo 24.º

##### Pedido de homologação CE como unidade técnica de um tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe

1 — O pedido de homologação CE, em conformidade com os n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, de um tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe como unidade técnica, deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo fabricante do dispositivo.

2 — No anexo VI ao presente Regulamento figura um modelo de ficha de informações.

3 — Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios uma amostra do tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe a homologar.

4 — O serviço técnico, se considerar necessário, pode solicitar uma nova amostra, devendo esta apresentar, de forma clara e indelével, a marca ou firma do requerente e a designação do tipo.

#### Artigo 25.º

##### Homologação CE

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

2 — O modelo da ficha de homologação CE figura:

- a) Para os pedidos referidos no artigo 23.º, no anexo VII ao presente Regulamento;
- b) Para os pedidos referidos no artigo 24.º, no anexo VIII ao presente Regulamento.

3 — A cada modelo de veículo ou tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe homologado deve ser atribuído um número de homologação conforme com o anexo VII do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, não podendo um Estado-Membro atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo ou tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

## SECÇÃO III

### Das especificações dos veículos

#### Artigo 26.º

##### Especificações

1 — Todos os automóveis devem ser construídos e ou equipados de forma a oferecerem em toda a sua largura uma protecção eficaz contra o encaixe em caso de colisão à retaguarda de um veículo da categoria M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub>, conforme definidas na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

2 — Considera-se que um veículo das categorias M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> ou O<sub>2</sub> preenche as condições referidas no número anterior se:

- a) Satisfizer as condições referidas no n.º 4;
- b) A altura em relação ao solo da parte traseira do veículo sem carga não exceder 55 cm numa largura não inferior à do eixo da retaguarda em mais de 10 cm de cada lado, excluindo o eventual bojo dos pneus junto ao solo.

3 — No caso de existir mais de um eixo traseiro, a largura a considerar é a do eixo mais largo, devendo este requisito ser respeitado, pelo menos, numa linha traçada a uma distância máxima de 45 cm da extremidade traseira do veículo.

4 — Considera-se que um veículo das categorias N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub> preenche as condições constantes do n.º 1 se:

- a) O veículo estiver equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe que satisfaça os requisitos constantes do número seguinte;
- b) A retaguarda do veículo tiver sido construída e ou equipada de forma que possa considerar-se que as partes que a compõem, pelas suas formas e características, substituem o dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe, sendo os componentes cuja acção conjugada satisfaça os requisitos referidos no número seguinte equipados a um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

5 — Um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe, a seguir designado por dispositivo, consiste, regra geral, num elemento transversal e em elementos de ligação às longarinas do quadro, ou ao que fizer as funções destas, devendo possuir as características seguintes:

- a) O dispositivo deve ser montado o mais próximo possível da retaguarda do veículo, sem carga, não devendo a altura em relação ao solo do rebordo inferior do dispositivo ser superior a 55 cm em nenhum ponto;

- b) A largura do dispositivo não deve exceder em nenhum ponto a largura do eixo da retaguarda, medida nos pontos mais exteriores das rodas, excluindo o bojo dos pneus junto ao solo, nem deve ser inferior à mesma largura em mais de 10 cm de cada lado; se existir mais de um eixo traseiro, a largura a considerar é a do eixo mais largo;
- c) A altura do perfil do elemento transversal não pode ser inferior a 10 cm, nem as suas extremidades laterais devem ser encurvadas para trás, ou ter qualquer rebordo exterior cortante; esta condição considera-se satisfeita se a parte exterior das extremidades laterais do elemento transversal for arredondada com um raio de curvatura não inferior a 2,5 mm;
- d) O dispositivo também pode ser concebido de forma que a sua posição na retaguarda do veículo possa ser modificada, devendo nesse caso o dispositivo poder ser fixado com segurança na posição de serviço sem qualquer risco de modificação involuntária da sua posição; a posição do dispositivo pode ser modificada por aplicação de uma força não superior a 40 daN por parte do operador;
- e) O dispositivo deve ser suficientemente resistente a forças aplicadas paralelamente ao eixo longitudinal do veículo, devendo na posição de serviço estar ligado às longarinas do quadro ou ao que fizer as funções destas.

6 — O requisito referido na alínea anterior considera-se satisfeito se se provar que, durante e depois da aplicação das forças, a distância horizontal entre a parte traseira do dispositivo e a extremidade traseira do veículo não excede 40 cm em nenhum dos pontos P1, P2 e P3, sendo esta distância medida excluindo todas as partes do veículo cuja altura em relação ao solo, com o veículo sem carga, seja superior a 3 m.

7 — Os pontos P1 estão situados a uma distância de 30 cm dos planos longitudinais tangentes às faces exteriores das rodas do eixo da retaguarda; os pontos P2 situam-se na linha que une os pontos P1 e estão dispostos simetricamente em relação ao plano médio longitudinal do veículo, a uma distância um do outro compreendida entre 70 cm e 100 cm, inclusive, sendo a sua posição exacta especificada pelo construtor; a altura em relação ao solo dos pontos P1 e P2 é definida pelo construtor do veículo entre as linhas que limitam horizontalmente o dispositivo, não devendo essa altura, contudo, ultrapassar 60 cm com o veículo sem carga; o ponto P3 é o ponto médio do segmento de recta que une os pontos P2.

8 — Deve ser aplicada sucessivamente nos dois pontos P1 e no ponto P3 uma força horizontal correspondente a 12,5% da massa máxima tecnicamente admissível do veículo, mas não superior a  $2,5 \times 10^4$  N.

9 — Deve ser aplicada sucessivamente nos dois pontos P2 uma força horizontal correspondente a 50% da massa máxima tecnicamente admissível do veículo, mas não superior a  $10 \times 10^4$  N.

10 — As forças especificadas nos dois números anteriores devem ser aplicadas separadamente, podendo o construtor indicar a ordem da sua aplicação.

11 — Quando se recorrer a um ensaio prático para verificar a satisfação dos requisitos enunciados nos números anteriores, devem ser preenchidas as seguintes condições:

- a) O dispositivo deve estar ligado às longarinas do quadro do veículo ou ao que fizer as funções destas;

- b) As forças especificadas devem ser aplicadas por meio de êmbolos convenientemente articulados, nomeadamente com juntas universais, paralelamente ao plano médio longitudinal do veículo; a altura da superfície de aplicação das forças não deve ser superior a 25 cm, devendo a altura exacta ser indicada pelo construtor e a sua largura não exceder 20 cm; os rebordos verticais devem ter um raio de curvatura de  $5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ ; o centro da superfície deve ser colocado sucessivamente nos pontos P1, P2 e P3.

12 — Em derrogação às disposições precedentes, não têm de satisfazer os requisitos constantes do presente capítulo, no que respeita à protecção à retaguarda contra o encaixe os veículos das categorias a seguir indicadas:

- a) Tractores de semi-reboques;
- b) Zorras e outros reboques análogos destinados ao transporte de toros ou de outros objectos de grande comprimento;
- c) Veículos cuja utilização seja incompatível com a existência de uma protecção à retaguarda contra o encaixe.

#### SECÇÃO IV

##### Da marca de homologação CE

#### Artigo 27.º

##### Marca de homologação CE

1 — Os dispositivos de homologação à retaguarda contra o encaixe conformes com o tipo homologado como unidade técnica com base no presente capítulo devem apresentar uma marca de homologação CE.

2 — A marca referida no número anterior deve ser constituída por um rectângulo envolvendo a letra «e», seguida das letras ou números distintivos do Estado-Membro que procedeu à homologação, tal como consta do anexo x ao presente Regulamento.

3 — A marca de homologação CE deve incluir, na proximidade do rectângulo, o 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 Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, precedido do número sequencial de dois algarismos atribuído à mais recente alteração técnica significativa do presente capítulo à data da concessão da homologação CE, sendo o número sequencial correspondente 00.

4 — A marca de homologação CE deve ser aposta no dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe de forma indelével e claramente legível, mesmo quando o dispositivo estiver montado num veículo.

5 — No anexo IX ao presente Regulamento figura um exemplo de marca de homologação CE.

#### SECÇÃO V

##### Da modificação de modelos/tipos e alteração de homologações e da conformidade da produção

#### Artigo 28.º

##### Modificação de modelos/tipos e alteração de homologações

No caso de modificação do modelo/tipo homologado nos termos do presente capítulo, aplicam-se as dispo-

sições constantes da secção III do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Artigo 29.º

Conformidade da produção

As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 32.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

ANEXO I

(referente ao capítulo I)

Ensaio de resistência ao fogo

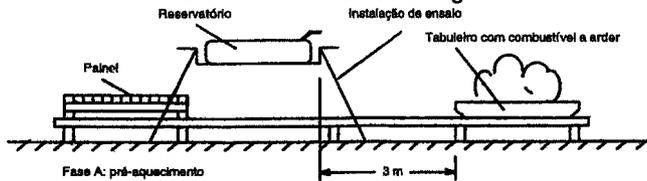


Figura 1

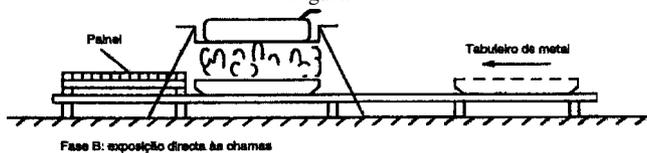


Figura 2

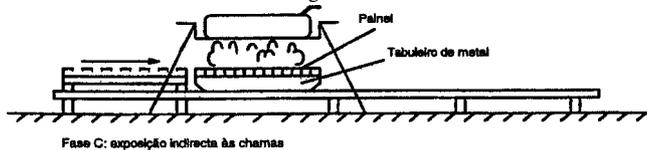


Figura 3

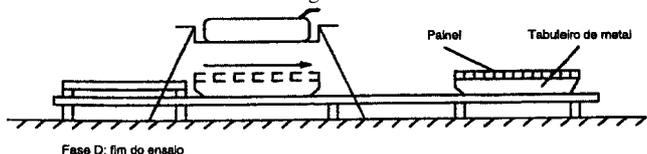
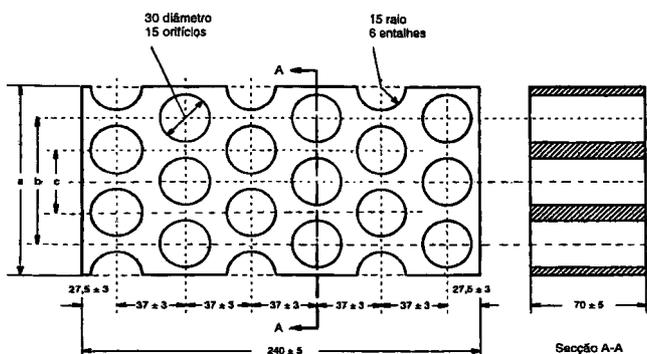


Figura 4

ANEXO II

(referente ao capítulo I)

Dimensões e dados técnicos dos tijolos refractários



(Dimensões em milímetros)

- a=120±5
- b=80±3
- c=40±3

- Resistência ao fogo (Seger-kegel) — SK 30.
- Teor de AL<sub>2</sub>O<sub>3</sub> — 30 %-33 %.
- Porosidade aberta (PO) — 20 %-22 % (vol.).
- Massa específica — 1900 kg/m<sup>3</sup>-2000 kg/m<sup>3</sup>.
- Área efectiva com orifícios — 44,18 %.

ANEXO III

(referente ao capítulo I)

Ficha de informações n.º . . . , nos termos do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE (\*) relativa à homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito aos seus reservatórios de combustível líquido.

(Directiva n.º 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2000/8/CE)

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

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

- 0 — Generalidades:
  - 0.1 — Marca (firma do fabricante): . . .
  - 0.2 — Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is): . . .
  - 0.3 — Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b): . . .
    - 0.3.1 — Localização dessa marca: . . .
    - 0.4 — Categoria do veículo (c): . . .
    - 0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .
    - 0.8 — Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: . . .
  - 1 — Constituição geral do veículo:
    - 1.1 — Fotografias e ou desenhos de um veículo representativo (apenas para diferentes estilos de carroçaria): . . .
    - 3 — Motor (d):
      - 3.2 — Combustível: gasóleo/gasolina/gás de petróleo liquefeito/qualquer outro (1).
      - 3.2.3 — Reservatório(s) de combustível:
        - 3.2.3.1 — Reservatório(s) de combustível de serviço:
          - 3.2.3.1.1 — Número, capacidade, material: . . .
          - 3.2.3.1.2 — Desenho e descrição técnica do(s) reservatório(s) com todas as ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação: . . .
            - 3.2.3.1.3 — Desenho que indique claramente a posição do(s) reservatório(s) no veículo: . . .
          - 3.2.3.2 — Reservatório(s) de combustível de reserva:
            - 3.2.3.2.1 — Número, capacidade, material: . . .
            - 3.2.3.2.2 — Desenho e descrição técnica do(s) reservatório(s) com todas as ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação: . . .
            - 3.2.3.2.3 — Desenho que indique claramente a posição do(s) reservatório(s) no veículo: . . .

(\*) Os números dos pontos e as notas de pé de página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os pontos não relevantes para efeitos do presente Regulamento são omitidos.

(1) Riscar o que não interessa.

## ANEXO IV

(referente ao capítulo i)

**Modelo**

[Formato máximo: A4 (210 mm×297 mm)]

**Certificado de homologação CE**

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

- Homologação <sup>(1)</sup>;
- Extensão da homologação <sup>(1)</sup>;
- Recusa da homologação <sup>(1)</sup>;
- Revogação da homologação <sup>(1)</sup>;

de um modelo/tipo <sup>(1)</sup> de veículo/componente/unidade técnica <sup>(1)</sup> no que diz respeito à Directiva n.º 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2000/8/CE.

Número de homologação: ...

Razão da extensão: ...

## SECÇÃO I

- 0.1 — Marca (firma do fabricante): ...
- 0.2 — Modelo/tipo <sup>(1)</sup> e designação(ões) comercial(is) geral(is): ...
- 0.3 — Meios de identificação do modelo/tipo <sup>(1)</sup>, se marcados no veículo/componente/unidade técnica <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: ...
  - 0.3.1 — Localização dessa marcação: ...
- 0.4 — Categoria do veículo <sup>(1)</sup> <sup>(3)</sup>: ...
- 0.5 — Nome e morada do fabricante: ...
- 0.7 — No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE: ...
- 0.8 — Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: ...

## SECÇÃO II

- 1 — Informações adicionais (se aplicável): v. adenda.
- 2 — Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: ...
- 3 — Data do relatório de ensaio: ...
- 4 — Número do relatório de ensaio: ...
- 5 — Eventuais observações: v. adenda.
- 6 — Local: ...
- 7 — Data: ...
- 8 — Assinatura: ...
- 9 — Está anexado o índice do dossiê de homologação, que está arquivado nas autoridades de homologação e pode ser obtido a pedido.

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

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

<sup>(3)</sup> 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 à ficha de informação CE n.º ... , relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva n.º 70/221/CEE (reservatórios de combustível), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2000/8/CE.**

- 1 — Informações adicionais:
  - 1.1 — Material: ...
  - 1.2 — Capacidade: ...

1.3 — Localização(ões): ...

1.4 — Combustível: gasóleo/gasolina/qualquer outro <sup>(1)</sup>.

5 — Observações: ...

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

## ANEXO V

(referente ao capítulo II)

**Ficha de informações n.º ... , nos termos do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE (\*) relativa à homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção à retaguarda contra o encaixe.**

(Directiva n.º 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º ... / ... /CE)

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

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

0 — Generalidades:

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

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

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

0.3.1 — Localização dessa marcação: ...

0.4 — Categoria do veículo (c): ...

0.5 — Nome e morada do fabricante: ...

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

1 — Constituição geral do veículo:

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

1.5 — Materiais das longarinas (d): ...

2 — Massas e dimensões (e) (em quilogramas e milímetros) (v. desenho, quando aplicável):

2.3.3 — Largura do eixo da retaguarda mais largo: ...

2.4 — Gama de dimensões (exteriores) do veículo:

2.4.1 — Para o quadro sem carroçaria:

2.4.1.2 — Largura (k): ...

2.4.2 — Para o quadro com carroçaria:

2.4.2.2 — Largura (k): ...

2.6 — Massa do veículo com carroçaria e dispositivo de engate (para outras categorias para além da M1) em ordem de marcha, ou massa do quadro com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria e ou o dispositivo de engate (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, 100% de outros líquidos com excepção de águas usadas, ferramentas, roda de reserva e condutor e, para os autocarros, a massa do tripulante (75 kg), se existir um banco de tripulante no veículo <sup>(e)</sup> (ε) (máximo e mínimo): ...

2.8 — Massa máxima e carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante (γ) (máximo e mínimo): ...

9 — Carroçaria: ...

9.1 — Tipo de carroçaria (\*\*): ...

9.2 — Materiais e tipo de construção(\*\*): ...

9.15 — Protecção à retaguarda contra o encaixe:

9.15.1 — Desenhos das partes do veículo relevantes para a protecção à retaguarda contra o encaixe, ou seja,

desenho do veículo ou do quadro com a posição e a instalação do eixo da retaguarda mais largo, desenho da instalação ou acessórios da protecção à retaguarda contra o encaixe. Se esta protecção não consistir em nenhum dispositivo especial, o desenho deve mostrar claramente que se cumprem as dimensões exigidas: . . .

9.15.2 — Se se tratar de um dispositivo especial, descrição completa ou desenho da protecção à retaguarda contra o encaixe (incluindo fixações e acessórios) ou, se homologada como unidade técnica, número de homologação: . . .

. . . (data, processo)

(\*) Os números dos pontos e as notas de pé de página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os pontos não relevantes para efeitos do presente Regulamento são omitidos.

(\*\*) Só aplicável quando uma parte da carroçaria constituir uma parte da protecção à retaguarda contra o encaixe.

#### ANEXO VI

(referente ao capítulo II)

#### Ficha de informações n.º . . . , relativa à homologação CE como unidade técnica de um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

(Directiva n.º 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º . . . /CE)

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

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

0 — Generalidades:

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

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

0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .

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

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

1 — Constituição geral do(s) veículo(s) a que o dispositivo se destina, no que estiver relacionado com a protecção à retaguarda contra o encaixe (anexar fotografias e ou desenhos): . . .

1.1 — Somatório mínimo dos momentos de inércia em relação ao eixo horizontal das longarinas do quadro em secção transversal: . . .

1.2 — Distância entre as longarinas do quadro nos pontos de fixação do dispositivo: . . .

2 — Massas e dimensões:

2.1 — Massa máxima em carga tecnicamente admissível: . . .

3 — Carroçaria:

3.1 — Descrição completa e ou desenhos do dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe (incluindo fixações e acessórios): . . .

. . . (data, processo)

#### ANEXO VII

(referente ao capítulo II)

#### Modelo

[Formato máximo: A4 (210 mm×297 mm)]

#### Ficha de homologação CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

Homologação <sup>(1)</sup>;  
Extensão da homologação <sup>(1)</sup>;  
Recusa da homologação <sup>(1)</sup>;  
Revogação da homologação <sup>(1)</sup>;

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

Número de homologação: . . .

Razão da extensão: . . .

#### SECÇÃO I

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

0.2 — Modelo/tipo <sup>(1)</sup> e designação(ões) comercial(is) geral(is): . . .

0.3 — Meios de identificação do modelo/tipo <sup>(1)</sup>, se marcados no veículo/componente/unidade técnica <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>:

0.3.1 — Localização dessa marcação: . . .

0.4 — Categoria do veículo <sup>(1)</sup> <sup>(3)</sup>: . . .

0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .

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

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

#### SECÇÃO II

1 — Informações adicionais (se aplicável): v. adenda.

2 — Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: . . .

3 — Data do relatório de ensaio: . . .

4 — Número do relatório de ensaio: . . .

5 — Eventuais observações: v. adenda.

6 — Local: . . .

7 — Data: . . .

8 — Assinatura: . . .

9 — Está anexado o índice do dossiê de homologação, que está arquivado nas autoridades de homologação e pode ser obtido a pedido.

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

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

<sup>(3)</sup> 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 à ficha de homologação CE n.º ... , relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito a um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.**

(Directiva n.º 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º ... /... /CE)

- 1 — Informações adicionais:
  - 1.1 — Categoria do veículo: ...
  - 1.2 — O veículo não está equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe <sup>(1)</sup>.
  - 1.3 — O veículo está equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe <sup>(1)</sup>.
    - 1.3.1 — O dispositivo foi homologado como unidade técnica <sup>(1)</sup>:
      - Distância ao solo e à parte traseira do veículo: ...
      - Marca de homologação: ...

- 1.3.2 — O dispositivo não foi homologado como unidade técnica <sup>(1)</sup>:
  - Largura, profundidade da secção e distância ao solo e à parte traseira do veículo: ...
  - Método de fixação: ...

5 — Observações: ...

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

ANEXO VIII

(referente ao capítulo II)

**Modelo**

[Formato máximo: A4 (210 mm x 297 mm)]

**Ficha de homologação CE**

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

- Homologação <sup>(1)</sup>;
- Extensão da homologação <sup>(1)</sup>;
- Recusa da homologação <sup>(1)</sup>;
- Revogação da homologação <sup>(1)</sup>;

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

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

SECÇÃO I

- 0.1 — Marca (firma do fabricante): ...
- 0.2 — Modelo/tipo <sup>(1)</sup> e designação(ões) comercial(is) geral(is): ...
- 0.3 — Meios de identificação do modelo/tipo <sup>(1)</sup>, se marcados no veículo/componente/unidade técnica <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: ...
  - 0.3.1 — Localização dessa marcação: ...
  - 0.4 — Categoria do veículo <sup>(1)</sup> <sup>(3)</sup>: ...
  - 0.5 — Nome e morada do fabricante: ...
  - 0.7 — No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE: ...
  - 0.8 — Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: ...

SECÇÃO II

- 1 — Informações adicionais (se aplicável): v. adenda.
- 2 — Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: ...

- 3 — Data do relatório de ensaio: ...
- 4 — Número do relatório de ensaio: ...
- 5 — Eventuais observações: v. adenda.
- 6 — Local: ...
- 7 — Data: ...
- 8 — Assinatura: ...
- 9 — Está anexado o índice do dossiê de homologação, que está arquivado nas autoridades de homologação e pode ser obtido a pedido.

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.  
<sup>(2)</sup> Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipo de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de homologação, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo ABC??123??).  
<sup>(3)</sup> 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.

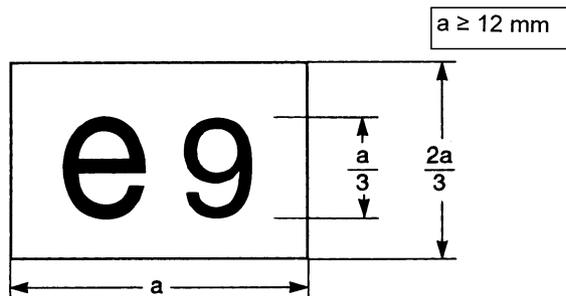
**Adenda à ficha de homologação CE n.º ... , relativa à homologação como unidade técnica de um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe (Directiva n.º 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º ... /... /CE)**

- 1 — Informações adicionais:
  - 1.1 — Construção:
    - 1.1.1 — Material: ...
    - 1.1.2 — Método de fixação: ...
    - 1.1.3 — Dimensões do dispositivo: ...
  - 1.2 — Massa máxima tecnicamente admissível do veículo a que se destina o dispositivo: ...
  - 1.3 — Eventuais restrições à utilização do dispositivo: ...
- 5 — Observações: ...

ANEXO IX

(referente ao capítulo II)

**Modelo da marca de homologação CE**



O dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe portador da marca de homologação CE acima ilustrada é um dispositivo homologado em Espanha (e9) com base no presente Regulamento (00) sob o número de homologação de base 0148.

Os números utilizados são-no a título meramente indicativo.

ANEXO X

(referente ao n.º 2 do artigo 27.º)

A marca de homologação CE deve ser constituída por um rectângulo envolvendo a letra «e», seguida das

letras ou números distintivos do Estado-Membro que procedeu à homologação:

- 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;
- IRL para a Irlanda;

**Nota justificativa da necessidade e urgência do projecto de decreto-lei que visa a transposição para o direito interno da Directiva n.º 2000/8/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Março.**

A necessidade de aprovação imediata do diploma em causa advém do facto de a transposição para o direito nacional de directivas comunitárias constituir um acto jurídica e politicamente predominantemente vinculado do Governo (ou da Assembleia da República, quando seja esse o caso), nos termos do direito europeu e da Constituição da República Portuguesa, indispensável ao normal comércio jurídico e que, por isso mesmo, se enquadra no conceito mais restrito de «gestão».

## MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

### Decreto-Lei n.º 116/2002 de 20 de Abril

A Inspeção-Geral de Obras Públicas, Transportes e Comunicações (IGOPTC), criada através do Decreto-Lei n.º 409/87, de 31 de Dezembro, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 60/89, de 23 de Fevereiro, e 124/91, de 21 de Março, é o serviço de inspeção do Ministério do Equipamento Social que tem por finalidade assegurar o cumprimento das leis, regulamentos, contratos, directivas e instruções ministeriais e garantir a reposição do interesse público e da legalidade violada.

Com a publicação da Lei Orgânica do Ministério do Equipamento Social, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 129/2000, de 13 de Julho, a IGOPTC passou, por força do disposto no n.º 3 e na alínea f) do n.º 4, ambos do artigo 8.º, a exercer competência fiscalizadora relativamente às empresas que operam no âmbito dos transportes rodoviários, competência até então exercida em exclusivo pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT).

A competência agora atribuída à IGOPTC poderá ser exercida quer nas instalações das respectivas empresas, quer na estrada. Sucede, por outro lado, que aquela actividade, além do seu carácter informativo e orientador, implicará, quando a lei assim o preveja, uma acção coerciva exercida através do levantamento dos respectivos autos de notícia.

Neste último caso, o levantamento dos autos de notícia será efectuado pelos inspectores da IGOPTC, cabendo, no entanto, à DGTT o seu processamento. Deste modo, à semelhança do que sucede com outras entidades fiscalizadoras, reverterão para a IGOPTC 20% do produto das coimas resultantes de autos por si levantados.

Deste modo, há que regulamentar a competência que foi atribuída à IGOPTC pela alínea f) do n.º 4 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 129/2000, de 13 de Julho, que aprovou a Lei Orgânica do Ministério do Equipamento Social.

A presente alteração à Lei Orgânica da IGOPTC torna-se necessária, dado que importa adequar a mesma à Lei Orgânica do Ministério do Equipamento Social.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

**Alterações à Lei Orgânica da Inspeção-Geral de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

Os artigos 1.º, 2.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 409/87, de 31 de Dezembro, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 60/89, de 23 de Fevereiro, e 124/91, de 21 de Março, passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 1.º

1 — .....

2 — A IGOPTC exerce a sua actividade inspectiva relativamente aos órgãos e serviços centrais que integram o Ministério do Equipamento Social, às comissões permanentes e organismos autónomos que funcionam no respectivo âmbito, às empresas tuteladas pelo Ministro ou relativamente às quais este exerce competências no âmbito da função accionista do Estado, às empresas titulares de contratos de concessão de que o Ministério seja parte e às que operam no âmbito da actividade de transporte rodoviário e das actividades auxiliares e complementares desta, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas a outros serviços e organismos do Ministério ou a outras inspecções-gerais.

#### Artigo 2.º

- .....
- a) .....
  - b) .....
  - c) .....
  - d) .....
  - e) .....
  - f) .....
  - g) .....
  - h) .....
  - i) Fiscalizar, por sua iniciativa ou por determinação superior, o cumprimento das regras relativas à actividade de transporte rodoviário e às actividades auxiliares e complementares desta, por parte das entidades que operem nesses sectores, quer nas respectivas instalações quer na estrada;
  - j) Proceder ao levantamento dos autos de notícia decorrentes das acções de fiscalização a que se refere a alínea anterior.

#### Artigo 6.º

- .....
- a) .....
  - b) .....
  - c) .....
  - d) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais e regulamentares respeitantes à actividade transportadora rodoviária e às actividades auxiliares e complementares desta;