

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA E A ORGANIZAÇÃO EUROPEIA PARA A INVESTIGAÇÃO ASTRONÓMICA NO HEMISFÉRIO SUL RELATIVO À ADESÃO DE PORTUGAL À CONVENÇÃO DA ORGANIZAÇÃO EUROPEIA PARA A INVESTIGAÇÃO ASTRONÓMICA NO HEMISFÉRIO SUL E RESPECTIVOS TERMOS E CONDIÇÕES.

O Governo da República Portuguesa (adiante designada por Portugal) e a Organização Europeia para a Investigação Astronómica no Hemisfério Sul — ESO (adiante designada por Organização), estabelecida pelo Convenção assinada em Paris em 5 de Outubro de 1962 (adiante designada por Convenção):

Tendo em conta o acordo de cooperação entre a ESO e Portugal assinado em 10 de Julho de 1990; Considerando que, de acordo com o artigo XIII.4 da Convenção, um Estado admitido na Organização por unanimidade de todos os Estados membros tornar-se-á membro da Organização na data do depósito dos instrumentos de adesão junto do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Governo Francês;

Considerando que Portugal solicitou a adesão como membro de pleno direito à Organização e que o Conselho da ESO se pronunciou a favor da adesão de Portugal na sua 93.ª reunião, em 13 e 14 de Junho de 2000;

Na convicção de que esta adesão contribuirá para alcançar os objectivos definidos na Convenção; Tendo em conta os artigos VII, XIII e XV da Convenção;

Confirmando a troca de correspondência entre o Presidente do Conselho da ESO e o Director-Geral da ESO em 9 de Dezembro de 1999 e o Ministro da Ciência e da Tecnologia de Portugal em 9 de Junho de 2000;

acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

O objectivo do presente Acordo consiste em fixar os termos e as condições em que Portugal acede à Convenção.

Artigo 2.º

1 — Portugal tornar-se-á membro da Organização e parte da Convenção que a estabelece.

2 — Portugal respeitará as condições que regulamentam a sua adesão nos termos do presente Acordo.

Artigo 3.º

1 — Em conformidade com o artigo XIII.4, a Convenção entrará em vigor para Portugal na data do depósito dos instrumentos de adesão de Portugal junto do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Governo Francês. Portugal deverá tomar todas as providências necessárias no sentido de que tal ocorra antes de 1 de Janeiro de 2001. Se os instrumentos de adesão não forem depositados até esta data, os termos e condições deste Acordo poderão ser renegociados a pedido de qualquer das partes.

2 — A partir da data da adesão, as disposições da Convenção, bem como todas as medidas tomadas pelo Conselho, serão vinculativas para Portugal e deverão ser aplicadas a este Estado. Portugal deverá ser colocado na mesma situação que os outros Estados membros no

que diz respeito às decisões, regras, resoluções e quaisquer outros actos tomados pelo Conselho ou, por sua delegação, por outro qualquer corpo subordinado, no que se refere a qualquer acordo estabelecido pela Organização. Portugal deve consequentemente aderir aos princípios e políticas daí derivados, e deve, sempre que necessário, tomar as medidas adequadas para assegurar a sua completa implementação.

3 — Portugal deve, dentro de um período razoável, tomar todas as medidas apropriadas no sentido de adaptar a sua legislação e regras internas aos direitos e obrigações decorrentes da sua adesão à Organização.

Artigo 4.º

Em conformidade com o artigo VII.3 da Convenção, Portugal efectuará um pagamento especial no montante de 8 MDM. O referido pagamento será efectuado em cinco prestações iguais, i. e., 1,6 MDM, a serem pagas nos anos 2001, 2002, 2003, 2004 e 2005.

Artigo 5.º

O Acordo assinado em 10 de Julho de 1990 entre a Organização e Portugal, mencionado no preâmbulo, será prolongado, como medida transitória, até 31 de Dezembro de 2000 ou até à data da entrada em vigor da Convenção em Portugal, em conformidade com o artigo XIV.2 da Convenção, fazendo fé o que for mais cedo.

Artigo 6.º

O presente Acordo entra em vigor em 27 de Junho de 2000.

Assinado em Garching em 27 de Junho de 2000, em dois originais, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo os dois textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Portuguesa:



Pela Organização Europeia para a Investigação Astronómica no Hemisfério Sul:



MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 49/2001

de 13 de Fevereiro

Com a emissão do presente decreto-lei visa-se transpor para o direito interno a Directiva n.º 1999/101/CE, da Comissão, de 15 de Dezembro, que veio adaptar ao progresso técnico a Directiva n.º 70/157/CEE, do Conselho, relativa ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos automóveis, aprovando o Regulamento Respeitante ao Nível Sonoro Admissível e ao Dispositivo de Escape dos Automóveis.

A directiva cuja transposição para o direito interno se pretende efectuar é uma directiva específica do processo de homologação CE, instituído pela Directiva n.º 70/156/CEE, do Conselho, de 6 de Fevereiro, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, que aprovou o Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Com a aprovação do Regulamento Respeitante ao Nível Sonoro Admissível e ao Dispositivo de Escape dos Automóveis visa-se, designadamente, adaptar a definição de veículo representativo para efeitos de homologação CE de dispositivos de escape enquanto unidades técnicas e actualizar determinadas referências introduzidas pela Directiva n.º 92/97/CEE, do Conselho, que alterou a Directiva n.º 70/157/CEE.

Finalmente, pelo presente diploma pretende-se proceder à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção introduzida pelo Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro.

Assim:

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

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovado o Regulamento Respeitante ao Nível Sonoro Admissível e ao Dispositivo de Escape dos Automóveis, cujo texto se publica em anexo ao presente diploma e dele faz parte integrante.

Artigo 2.º

Peças de substituição

A Direcção-Geral de Viação poderá continuar a conceder a homologação CE e a permitir a utilização de dispositivos de escape que não satisfaçam os requisitos estabelecidos no presente diploma, desde que os dispositivos de escape preencham os seguintes requisitos cumulativos:

- a) Se destinem a ser usados como peças de substituição;
- b) Se destinem a ser montados em veículos já em utilização;
- c) Preençam os requisitos exigidos pela Directiva n.º 70/157/CEE à data da primeira matrícula dos veículos.

Artigo 3.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 respeita ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos automóveis.

Artigo 4.º

Produção de efeitos

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

2 — A partir da data prevista no número anterior, a Direcção-Geral de Viação não pode, se os veículos ou os dispositivos de escape satisfizerem os requisitos

previstos no presente diploma, por motivos relacionados com o nível sonoro admissível ou com o dispositivo de escape:

- a) Recusar a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo ou a um tipo de dispositivo de escape;
- b) Proibir a matrícula, entrada em circulação de veículos ou a utilização de dispositivos de escape.

3 — A partir da data prevista no n.º 1, se não forem satisfeitos os requisitos estabelecidos no presente diploma, a Direcção-Geral de Viação recusará:

- a) A homologação CE;
- b) A homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo e a um modelo de dispositivo de escape.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Dezembro de 2000. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Joaquim Augusto Nunes Pina Moura — António Luís Santos Costa — Vítor Manuel da Silva Santos.*

Promulgado em 15 de Janeiro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 18 de Janeiro de 2001.

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

ANEXO

REGULAMENTO RESPEITANTE AO NÍVEL SONORO ADMISSÍVEL E AO DISPOSITIVO DE ESCAPE DOS AUTOMÓVEIS

TÍTULO I

Homologação CE de um modelo de automóvel no que respeita ao nível sonoro

CAPÍTULO I

Definições e disposições administrativas para efeitos de homologação

Artigo 1.º

Definições

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

- a) Modelo de veículo: os veículos que não apresentem entre si diferenças essenciais quanto aos seguintes elementos:
 - i) Formas ou materiais da carroçaria (em especial o compartimento motor e a sua insonorização);
 - ii) Comprimento e largura do veículo;
 - iii) Tipo de motor [ignição comandada ou por compressão, a dois ou quatro tempos, de êmbolos alternativos ou rotativos, número e volume dos cilindros, número e tipo de carburadores ou de sistemas de injeção, disposição das válvulas, potência máxima e regime de rotação correspondente(S)];

- iv) Sistema de transmissão, relação de transmissão em que o ensaio foi realizado e relação global relevante;
 - v) Número, tipo e disposição dos dispositivos silenciosos de escape;
 - vi) Número, tipo e disposição dos dispositivos silenciosos de admissão;
- b) Dispositivo silencioso de escape: um conjunto completo de elementos necessários para atenuar o ruído provocado pelo escape do motor do veículo;
- c) Dispositivo silencioso de admissão: um conjunto completo de peças necessárias para atenuar o ruído provocado pela admissão do motor do veículo;
- d) Dispositivos silenciosos de escape ou de admissão de tipo diferente: dispositivos que apresentem entre si diferenças essenciais que podem incidir sobre as seguintes características:
- i) Dispositivos cujos componentes tenham marcas de fabrico ou comerciais diferentes;
 - ii) Dispositivos nos quais as características dos materiais que constituam qualquer componente sejam diferentes, ou cujos componentes tenham uma forma ou dimensão diferente, não sendo, no entanto, considerada como diferença de tipo as modificações relativas ao processo de revestimento (galvanização, aluminização, etc.);
 - iii) Dispositivos nos quais os princípios de funcionamento de, pelo menos, um componente sejam diferentes;
 - iv) Dispositivos cujos componentes estejam combinados diferentemente;
- e) Componente de um dispositivo silencioso de escape ou de admissão: cada um dos elementos isolados cujo conjunto forma o dispositivo de escape (tubos de escape ou o silencioso propriamente dito) ou o dispositivo de admissão, nomeadamente o filtro de ar;
- f) Relação global de transmissão: o número de rotações do motor por cada rotação das rodas motoras.

2 — Não obstante o disposto nos pontos i) a ii) da alínea a) do número anterior, os veículos não pertencentes às categorias M₁ e N₁, segundo as definições dadas no ponto 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, que tenham o mesmo tipo de motor e ou relações globais de transmissão diferentes podem ser considerados como veículos do mesmo modelo, devendo, no entanto, as diferenças ser consideradas como uma alteração de modelo, se exigirem um método de ensaio diferente.

3 — Na aceção do presente Regulamento, os colectores não fazem parte dos dispositivos de escape ou de admissão.

Artigo 2.º

Pedido de homologação CE

1 — O pedido de homologação CE nos termos do n.º 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento da Homologação

CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas de um modelo de veículo, no que diz respeito ao seu nível sonoro, deve ser apresentado pelo fabricante do veículo.

2 — A ficha de informações obedece ao modelo constante do anexo I ao presente Regulamento.

3 — O fabricante deve apresentar, ao serviço técnico responsável pelos ensaios, um veículo representativo do modelo de veículo a homologar.

4 — Na situação prevista no n.º 2 do artigo anterior, o veículo de menor massa em ordem de marcha, com menor comprimento e conforme com as especificações estabelecidas nos n.ºs 6 a 10 do artigo 18.º, será seleccionado como representativo do modelo em questão pelo serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação, de comum acordo com o fabricante do veículo.

5 — A pedido do serviço técnico, deve igualmente ser apresentado um exemplar do dispositivo de escape e um motor que tenha, pelo menos, a mesma cilindrada e a mesma potência que o instalado no modelo de veículo a homologar.

Artigo 3.º

Inscrições

1 — Os componentes dos dispositivos de escape e de admissão, com excepção das peças de fixação e dos tubos, devem apresentar:

- a) A marca de fabrico ou comercial do fabricante dos dispositivos e seus componentes;
- b) A designação comercial dada pelo fabricante.

2 — As inscrições referidas no número anterior devem ser nitidamente legíveis e indeléveis, mesmo com o dispositivo montado no veículo.

Artigo 4.º

Homologação CE

1 — No caso de os requisitos relevantes serem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE, em conformidade com o n.ºs 1 a 5 do artigo 11.º e, se aplicável, com os n.ºs 6 a 8 do mesmo artigo do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

2 — A ficha de homologação CE deve obedecer ao modelo constante do anexo II ao presente Regulamento.

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.

CAPÍTULO II

Especificações

SECÇÃO I

Especificações gerais

Artigo 5.º

Regras a observar

1 — O veículo, o motor e os dispositivos silenciosos de escape e de admissão devem ser concebidos, cons-

truídos e montados de tal modo que, em condições normais de utilização e apesar das vibrações às quais possam ser submetidos, o veículo respeite as prescrições do presente Regulamento.

2 — Os dispositivos silenciosos devem ser concebidos, construídos e montados de modo a apresentarem uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão a que estejam sujeitos, tendo em atenção as condições de utilização do veículo.

SECÇÃO II

Especificações relativas aos níveis sonoros

SUBSECÇÃO I

Método de medição

Artigo 6.º

Procedimento

1 — A medição do ruído emitido pelo modelo de veículo apresentado para homologação CE deve ser efectuada em conformidade, respectivamente, com cada um dos dois métodos descritos nos artigos 14.º a 18.º, para o veículo em marcha, e nos artigos 27.º a 29.º, para o veículo imobilizado.

2 — Executa-se um ensaio com o veículo imobilizado para determinar um valor de referência destinado às autoridades que utilizam este método para o controlo dos veículos em circulação.

3 — Os veículos de massa máxima admissível superior a 2,8 t devem ser sujeitos a uma medição adicional do ruído, devido ao ar comprimido com o veículo imobilizado, em conformidade com o artigo 36.º, se estiverem equipados com um sistema de travagem deste tipo.

4 — Os valores medidos, nos termos definidos no número anterior, devem ser registados no relatório do ensaio e numa ficha, em conformidade com o modelo do anexo II do presente Regulamento.

5 — Os dados relativos às condições ambientais, local do ensaio (características da superfície), temperatura do ar, vento (direcção e velocidade), ruído ambiente, devem igualmente ficar registados no relatório do ensaio.

SUBSECÇÃO II

Nível sonoro do veículo em marcha

DIVISÃO I

Valores limite

Artigo 7.º

Límites do nível sonoro

1 — O nível sonoro medido em conformidade com os artigos 8.º a 18.º não deve exceder os limites que constam do anexo III ao presente Regulamento.

2 — Os limites referidos no número anterior são aumentados nos seguintes casos:

- a) Nos veículos referidos no ponto 5.2.2.1.1 e 5.2.2.1.3 do anexo III ao presente Regulamento, os valores limite são aumentados de 1 dB (A), se os veículos estiverem equipados com um motor diesel de injeção directa;

- b) Nos veículos de massa máxima admissível superior a 2 t concebidos para utilização fora de estrada, os valores limite são aumentados de 1 dB (A), se os veículos estiverem equipados com um motor de potência inferior a 150 kW, e de 2 dB (A), se estiverem equipados com um motor de potência igual ou superior a 150 kW;
- c) Nos veículos referidos no ponto 5.2.2.1.1 do anexo III ao presente Regulamento, equipados com uma caixa de velocidades manual com mais de quatro velocidades e um motor que desenvolva uma potência máxima superior a 140 kW e cuja relação entre a potência máxima e a massa máxima autorizada seja superior a 75 kW/t, os valores limite são aumentados em 1 dB (A), se a velocidade a que a traseira do veículo ultrapassar a linha BB' (anexo IV) em terceira velocidade for superior a 61 km/h.

DIVISÃO II

Aparelhos de medição

Artigo 8.º

Medições acústicas

1 — O aparelho utilizado para a medição do nível sonoro deve ser um sonómetro de precisão do tipo descrito na publicação n.º 179, *Sonómetros de Precisão*, 2.ª edição, da Comissão Electrotécnica Internacional (CEI), utilizando-se, para as medições, a resposta «rápida» do sonómetro, bem como a curva de ponderação A, igualmente descritas naquela publicação.

2 — No princípio e no fim de cada série de medições, o sonómetro deve ser aferido segundo as indicações do fabricante utilizando uma fonte sonora apropriada, nomeadamente um pistofone, não devendo o ensaio ser considerado válido se os erros do sonómetro, registados numa série de medições durante estas aferições, forem superiores a 1 dB.

Artigo 9.º

Medições da velocidade

A velocidade de rotação do motor e a velocidade do veículo no percurso de ensaio são determinadas com um erro máximo de 3%.

DIVISÃO III

Condições de medição

Artigo 10.º

Terreno de ensaio

1 — O terreno de ensaio deve ser constituído por um percurso de aceleração central que deve ser plano, rodeado por uma área de ensaio que também deve ser praticamente plana, devendo a pista de ensaio estar seca e ser concebida de modo que o ruído de marcha seja fraco.

2 — O terreno de ensaio deve ser tal que as condições de campo acústico livre entre a fonte sonora e o microfone sejam atingidas com uma precisão de 1 dB, considerando-se esta condição cumprida se não existirem grandes objectos reflectores de som, tais como cercas, rochedos, pontes ou construções num raio de 50 m em torno do centro do percurso de aceleração.

3 — O revestimento da pista de ensaio deve estar em conformidade com as especificações constantes dos artigos 65.º e seguintes.

4 — Nenhum obstáculo susceptível de influenciar o campo acústico se deve encontrar na proximidade do microfone e a fonte sonora, devendo o observador encarregado das medições colocar-se de modo a não influenciar as leituras do aparelho de medição.

Artigo 11.º

Condições meteorológicas

As medições não devem ser efectuadas em más condições atmosféricas, devendo-se providenciar para que os resultados não sejam falseados por rajadas de vento.

Artigo 12.º

Ruído ambiente

Para as medições, o nível sonoro ponderado (A) de fontes acústicas que não pertençam ao veículo em ensaio e o resultante do efeito do vento deve ser pelo menos 10 dB (A) inferior ao nível sonoro produzido pelo veículo, podendo o microfone ser equipado com um resguardo de protecção apropriado contra o vento, desde que se tenha em conta a sua influência sobre a sensibilidade a as características direccionais do microfone.

Artigo 13.º

Estado do veículo

1 — Para as medições, o veículo deve estar em ordem de marcha conforme definido no ponto 2.6 do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas e, excepto no caso de veículos não separáveis, deve-se apresentar sem reboque ou semi-reboque.

2 — Os pneus utilizados para o ensaio são seleccionados pelo fabricante do veículo, devem corresponder à prática comercial e estar disponíveis no mercado.

3 — Os pneus devem corresponder a uma das designações da medida do pneumático [conforme o ponto 2.17 do anexo II da Directiva n.º 92/23/CEE, do Conselho (*)] indicados para o veículo pelo seu fabricante de acordo com o ponto 1.5 da adenda à ficha de homologação CE que consta do anexo II, no caso de veículos das categorias M₁ e N₁, satisfazer os requisitos da Directiva n.º 89/459/CE relativos à altura mínima dos relevos dos pneus; no que diz respeito aos veículos de outras categorias, a altura mínima do relevo especificada na Directiva n.º 89/459/CEE será aplicada como se os veículos estivessem abrangidos pelo âmbito dessa directiva.

4 — Os pneus devem ser cheios à ou às pressões previstas para a massa de ensaio do veículo.

5 — Antes do começo das medições, o motor deve ser levado às suas condições normais de funcionamento no que respeita, nomeadamente, a temperaturas, regulação, combustível, velas, carburadores, conforme o caso, e, se o veículo estiver equipado com ventiladores de comando automático, não se deverá interferir no funcionamento deste dispositivo durante as medições.

6 — Para os veículos que possuam mais de duas rodas motoras, somente será utilizado o modo de transmissão previsto para a condução normal em estrada.

DIVISÃO IV

Método de medição

SUBDIVISÃO I

Disposições gerais

Artigo 14.º

Natureza e número das medições

1 — O nível sonoro máximo expresso em decibéis ponderados A [dB (A)] deve ser medido durante a passagem do veículo entre as linhas AA' e BB', conforme o anexo IV, não sendo a medição válida quando se registar um valor de pico que se afaste anormalmente do nível sonoro geral.

2 — Devem ser efectuadas, pelo menos, duas medições de cada lado do veículo.

Artigo 15.º

Localização do microfone

O microfone deve ser colocado a 7,5 m ± 0,2 m da linha de referência CC' (v. anexo IV) da pista e a 1,2 m ± 0,1 m acima do nível do solo, devendo o seu eixo de sensibilidade máxima ser horizontal e perpendicular ao percurso do veículo (linha CC').

SUBDIVISÃO II

Condições de condução

Artigo 16.º

Condições gerais

1 — Para todas as medições, o veículo deve ser conduzido em linha recta ao longo do percurso de aceleração, de modo que o plano longitudinal médio do veículo esteja o mais próximo possível da linha CC'.

2 — O veículo deve aproximar-se da linha AA a uma velocidade inicial estabilizada, em conformidade com os artigos 17.º e 18.º, e, logo que a extremidade dianteira do veículo atinja a linha AA', o comando de aceleração deve ser levado à posição de abertura máxima, tão rapidamente quanto praticável, sendo mantido nessa posição até que a retaguarda do veículo atinja a linha BB'; o comando de aceleração deve, então, ser libertado tão rapidamente quanto possível.

3 — Nos veículos articulados não separáveis, os reboques não devem ser tomados em consideração, no que respeita à transposição da linha BB'.

Artigo 17.º

Velocidade de aproximação

1 — O veículo deve aproximar-se da linha AA' a uma velocidade estabilizada correspondente à menor das velocidades seguintes:

- a) 50 km/h;
- b) Velocidade correspondente a uma velocidade de rotação do motor igual a três quartos da velocidade (S) à qual o motor desenvolve a sua potência máxima, no caso de veículos da categoria M₁ e de veículos das outras categorias equipados com motores de potência não superior a 225 kW;

- c) Velocidade correspondente a uma velocidade de rotação do motor igual a metade da velocidade (S) à qual o motor desenvolve a sua potência máxima, no caso dos veículos não pertencentes à categoria M_1 equipados com motores de potência superior a 225 kW.

2 — Contudo, se durante o ensaio houver retrogradação à primeira velocidade, no caso dos veículos equipados com caixa de velocidades automática com mais de duas relações de transmissão discretas, o fabricante pode escolher qualquer um dos seguintes processos de ensaio:

- a) Aumentar a velocidade do veículo (V) até um máximo de 60 km/h, para evitar essa retrogradação;
- b) Manter a velocidade (V) a 50 km/h, mas limitar a alimentação de combustível do motor a 95% da necessária para a plena carga.

3 — Considera-se preenchida a condição referida no número anterior:

- a) Nos motores de ignição comandada, quando o ângulo de abertura da válvula de borboleta for de 90%;
- b) Nos motores de ignição por compressão, quando a deslocação da cremalheira central da bomba de injeção for limitada a 90% do seu curso.

4 — No caso de veículos equipados com caixa de velocidades automática sem selector manual, o veículo deve ser ensaiado a diferentes velocidades de aproximação, nomeadamente a 30 km/h, 40 km/h e 50 km/h ou a três quartos da velocidade máxima em estrada, se este valor for mais baixo, sendo o resultado do ensaio o obtido à velocidade que produzir o nível sonoro mais elevado.

Artigo 18.º

Escolha das relações de transmissão

1 — Os veículos das categorias M_1 e N_1 equipados com caixa de velocidades manual com um máximo de quatro velocidades em marcha à frente devem ser ensaiados na segunda velocidade.

2 — Os veículos das categorias referidas no número anterior, equipados com uma caixa de velocidades manual com mais de quatro velocidades em marcha à frente, devem ser ensaiados sucessivamente na segunda e terceira velocidades, apenas devendo ser consideradas as relações globais de transmissão destinadas a uma utilização normal em estrada, sendo calculada a média aritmética dos níveis sonoros registados para cada uma das duas condições.

3 — Se, durante o ensaio na segunda velocidade, a velocidade de rotação do motor exceder a velocidade (S) à qual o motor desenvolve a sua potência máxima, o ensaio deve ser repetido com uma velocidade de aproximação e ou uma velocidade do motor na aproximação reduzida por escalões de 5% de S, até que a velocidade de rotação do motor deixe de exceder a velocidade S.

4 — Se a velocidade do motor S for ainda atingida com uma velocidade do motor na aproximação correspondente à velocidade de marcha lenta sem carga, então o ensaio é efectuado apenas em terceira velocidade e os resultados relevantes têm de ser avaliados.

5 — Os veículos da categoria M_1 com mais de quatro velocidades em marcha à frente, equipados com motores

de potência máxima superior a 140 kW e cuja relação potência máxima/massa máxima admissível exceda 75 kW/t, podem, porém, ser ensaiados apenas na terceira velocidade, desde que a velocidade a que a retaguarda do veículo cruza a linha BB' nessas condições seja superior a 61 km/h.

6 — Os veículos que não pertençam às categorias M_1 e N_1 , cujo número total de relações de transmissão em marcha à frente seja x , incluindo as relações obtidas por meio de uma caixa de velocidades auxiliar ou de um eixo motor com várias relações, devem ser ensaiados utilizando sucessivamente relações iguais ou superiores a x/n , em que:

- i) $n = 2$, para veículos equipados com motores de potência inferior ou igual a 225 kW;
- ii) $n = 3$, para veículos equipados com motores de potência superior a 225 kW;
- iii) Se x/n não corresponder a um número inteiro, será utilizada a relação imediatamente superior.

7 — O resultado do ensaio será o obtido com a relação que produza o maior nível sonoro.

8 — Partindo de x/n , ir-se-ão utilizando sucessivamente relações de transmissão superiores até se atingir a relação (x), em que a velocidade de rotação S à qual o motor desenvolve a sua potência máxima é alcançada, pela última vez, no momento da transposição da linha BB'.

9 — No caso de veículos com diferentes relações globais de transmissão, incluindo um número diferente de relações, a representatividade do veículo de ensaio relativamente ao modelo é determinada do seguinte modo:

- a) Se o nível sonoro mais elevado for obtido entre as relações x/n e x , considera-se que o veículo seleccionado é representativo do seu modelo;
- b) Se o nível sonoro mais elevado for obtido com a relação x/n , considera-se que o veículo seleccionado é representativo do seu modelo, apenas em relação aos veículos que tenham uma relação global de transmissão mais baixa em x/n ;
- c) Se o nível sonoro mais elevado for obtido com a relação x , considera-se que o veículo seleccionado é representativo do seu modelo, apenas em relação aos veículos que tenham uma relação global de transmissão mais elevada em x .

10 — O veículo é também considerado como representativo do seu modelo se, a pedido do requerente, os ensaios forem alargados a mais relações de transmissão do que as previstas e o nível sonoro mais elevado for obtido entre as relações extremas ensaiadas.

11 — Nos veículos equipados com caixa de velocidades automática equipada com selector manual, o ensaio deve ser efectuado com o selector na posição recomendada pelo fabricante para condução «normal», não devendo ser utilizada a retrogradação forçada (*kick down*).

DIVISÃO V

Interpretação dos resultados

Artigo 19.º

Resultados das medições

1 — Para ter em conta as imprecisões dos aparelhos de medição, o resultado de cada medição é constituído pelo valor lido no aparelho diminuído de 1 dB (A).

2 — As medições consideram-se válidas se o desvio entre duas medições consecutivas de um mesmo lado do veículo não for superior a 2 dB (A).

3 — O resultado do ensaio será o nível sonoro mais elevado registado, mas, se este valor for superior em 1 dB (A) ao nível sonoro máximo admissível para a categoria a que pertence o veículo em ensaio, proceder-se-á a uma segunda série de duas medições com o microfone na posição correspondente, devendo três dos quatro resultados obtidos nessa posição estar dentro dos limites prescritos.

SUBSECÇÃO III

Nível sonoro do veículo imobilizado

DIVISÃO I

Nível sonoro na proximidade dos veículos

Artigo 20.º

Procedimento

A fim de facilitar o controlo posterior dos veículos em circulação, o nível sonoro deve ser medido na proximidade da saída do dispositivo silencioso de escape, em conformidade com as prescrições a seguir, e os resultados da medição devem ser registados no relatório de ensaio com vista à emissão do certificado referido no anexo II ao presente Regulamento.

DIVISÃO II

Aparelhos de medição

Artigo 21.º

Medições acústicas

As medições devem ser efectuadas com um sonómetro de precisão, conforme definido no artigo 8.º do presente Regulamento.

Artigo 22.º

Medição da velocidade do motor

A velocidade de rotação do motor deve ser determinada por meio de um conta-rotações com precisão mínima de 3% que não pode ser o conta-rotações do veículo.

DIVISÃO III

Condições de medição

Artigo 23.º

Terreno de ensaio

1 — Qualquer zona não submetida a perturbações acústicas importantes pode ser utilizada como terreno de ensaio, sendo particularmente convenientes as superfícies planas revestidas de betão, asfalto ou qualquer outro revestimento duro, e cujo grau de reflexão seja elevado, não devendo ser utilizadas pistas de terra batida por cilindro compressor.

2 — O terreno de ensaio deve ter a forma de um rectângulo, cujos lados estejam, no mínimo, a 3 m dos contornos do veículo, que deve ser colocado no interior do rectângulo de modo que o microfone fique a uma distância mínima de 1 m de eventuais lancis de pedra e nenhum obstáculo importante, nomeadamente outras pessoas, para além do observador e do condutor, se deve encontrar no interior deste rectângulo.

Artigo 24.º

Condições meteorológicas

As medições não devem ser efectuadas em más condições atmosféricas, devendo-se providenciar para que os resultados não sejam falseados por rajadas de vento.

Artigo 25.º

Ruído ambiente

As indicações dos aparelhos de medição provocadas pelo ruído ambiente e pelo vento devem ser inferiores em, pelo menos, 10 dB (A) relativamente ao nível sonoro a medir, podendo o microfone ser equipado com um resguardo de protecção apropriado contra o vento, desde que se tenha em conta a sua influência sobre a sensibilidade do microfone.

Artigo 26.º

Estado do veículo

1 — Antes do começo das medições, o motor deve ser levado à temperatura normal de funcionamento e, se o veículo estiver equipado com ventiladores de comando automático, não se deve interferir no funcionamento destes dispositivos durante a medição.

2 — Durante as medições, a alavanca da caixa de velocidades deve estar em ponto morto.

DIVISÃO IV

Método de medição

Artigo 27.º

Natureza a número das medições

1 — O nível sonoro máximo expresso em decibéis ponderados A [dB (A)] deve ser medido durante o período de funcionamento, previsto no artigo 29.º do presente Regulamento.

2 — Devem ser efectuadas, pelos menos, três medições em cada ponto de medição.

Artigo 28.º

Localização do microfone de acordo com o anexo v

1 — O microfone deve ser colocado à altura do orifício de saída dos gases de escape, mas nunca a menos de 0,2 m acima da superfície da pista, devendo a membrana do microfone ser orientada para o orifício de escape dos gases e colocada a uma distância de 0,5 m deste orifício e o eixo de sensibilidade máxima do microfone ficar paralelo à superfície da pista e formar um ângulo de $45^\circ \pm 10^\circ$ em relação ao plano vertical definido pela direcção de saída dos gases de escape.

2 — Em relação a este plano vertical, o microfone deve ser colocado do lado em que se consiga a maior distância possível entre o microfone e o contorno do veículo.

3 — No caso de o sistema de escape comportar várias saídas cujos centros não estejam a mais de 0,3 m de distância uns dos outros e que estejam ligadas ao mesmo silencioso, o microfone deve ser orientado para o orifício mais próximo do contorno do veículo ou para o orifício mais alto em relação à superfície da pista, sendo, nos outros casos, efectuadas medições distintas em cada saída de escape, considerando-se como resultado do ensaio o mais elevado dos valores obtidos.

4 — Para os veículos equipados com uma saída de escape vertical, nomeadamente veículos comerciais, o microfone deve ser colocado à altura do orifício de escape e orientado para cima, com o eixo vertical posicionado a uma distância de 0,5 m do lado do veículo mais próximo da saída de escape.

5 — Quando a configuração do veículo impedir a colocação do microfone, conforme indicado no anexo V ao presente Regulamento, devido à presença de obstáculos que façam parte do veículo, nomeadamente a roda sobresselente, o depósito de combustível, ou a caixa da bateria, deve-se fazer, no momento da medição, um desenho em que a posição do microfone fique claramente indicada, devendo, na medida do possível, o microfone ficar a mais de 0,5 m do obstáculo mais próximo e o seu eixo de sensibilidade máxima ficar orientado para o orifício de saída dos gases a partir do local menos encoberto pelos obstáculos mencionados.

Artigo 29.º

Condições de funcionamento do motor

1 — O regime do motor deve ser estabilizado a três quartos da velocidade de rotação S a que o motor desenvolve a sua potência máxima.

2 — Assim que se atingir o regime estabilizado, o comando de aceleração deve ser rapidamente reconduzido à posição de marcha lenta sem carga, devendo o nível sonoro ser medido durante um período de funcionamento que inclua um breve trecho em que se manterá o regime estabilizado, bem como todo o tempo da desaceleração, sendo tomado como resultado da medição o nível sonoro máximo registado pelo sonómetro.

DIVISÃO V

Resultados

Artigo 30.º

Indicações do relatório de ensaio

1 — O relatório de ensaio elaborado, tendo em vista a emissão do certificado referido no anexo II ao presente Regulamento, deve indicar todos os dados relevantes, nomeadamente os utilizados para medir o ruído do veículo imobilizado.

2 — Os valores, arredondados ao decibel inteiro mais próximo, são os lidos no aparelho de medição.

3 — Só são considerados os valores obtidos como resultado de três medições consecutivas cujos desvios respectivos não sejam superiores a 2 dB (A) e o resultado do ensaio será constituído pelo mais elevado desses três valores.

SECÇÃO III

Dispositivos silenciosos de escape contendo materiais fibrosos

SUBSECÇÃO I

Regras sobre a utilização

Artigo 31.º

Regra geral

1 — Só podem ser utilizados materiais fibrosos no fabrico dos silenciosos se, nas fases da concepção e da

produção, forem tomadas medidas adequadas para garantir um nível de eficácia que permita respeitar os limites exigidos no artigo 7.º para a circulação rodoviária.

2 — Tais dispositivos silenciosos são considerados eficazes em circulação rodoviária se os gases de escape não entrarem em contacto com os materiais fibrosos ou se o silencioso do veículo protótipo, ensaiado segundo as prescrições dos artigos 7.º a 30.º, tiver sido levado ao estado normal de circulação rodoviária antes das medições do nível sonoro, o que se pode conseguir mediante um dos três ensaios descritos nos artigos seguintes ou retirando os materiais fibrosos do silencioso.

Artigo 32.º

Percurso contínuo de 10 000 km em estrada

1 — Cerca de metade deste percurso deve ser feito em circulação urbana e a outra metade em trajectos longos a grande velocidade, podendo o funcionamento contínuo em estrada ser substituído por um programa adequado numa pista de ensaio.

2 — Devem-se alternar, por diversas vezes, os dois regimes de velocidade.

3 — O conjunto do programa de ensaio deve compreender, no mínimo, 10 interrupções de, pelo menos, três horas, a fim de reproduzir os efeitos do arrefecimento e de eventuais condensações.

Artigo 33.º

Condicionamento em banco de ensaio

1 — O silencioso é montado no motor, ligado a um banco dinamométrico, utilizando acessórios de série e respeitando as prescrições do fabricante do veículo.

2 — Os ensaios devem ser efectuados em seis períodos de seis horas, com uma interrupção de, pelo menos, doze horas entre cada período, para reproduzir os efeitos do arrefecimento e de eventuais condensações.

3 — Durante cada período de seis horas, faz-se funcionar o motor sucessivamente nas seguintes condições:

- Sequência de cinco minutos em marcha lenta sem carga;
- Sequência de uma hora a um quarto da carga e a três quartos do regime de potência máxima (S);
- Sequência de uma hora a meia carga e a três quartos do regime de potência máxima (S);
- Sequência de dez minutos a plena carga e a três quartos do regime de potência máxima (S);
- Sequência de quinze minutos a meia carga e no regime de potência máxima (S);
- Sequência de trinta minutos a um quarto da carga e no regime de potência máxima (S).

4 — A duração total das seis sequências acima descritas é de três horas.

5 — Cada período deve compreender dois grupos das seis sequências acima referidas.

6 — No decurso do ensaio não se procederá a nenhum arrefecimento do silencioso, por circulação de ar, simulando a passagem de ar em redor do veículo, podendo, no entanto, a pedido do fabricante, o silencioso ser arrefecido de modo a não exceder a temperatura registada no seu ponto de entrada, quando o veículo circula à velocidade máxima.

Artigo 34.º

Condicionamento por pulsações

1 — O dispositivo de escape ou os seus componentes devem ser montados no veículo mencionado no n.º 3 do artigo 2.º ou no motor mencionado no n.º 5 do mesmo artigo, devendo, no primeiro caso, o veículo ser colocado sobre um banco de rolos e, no segundo caso, o motor ser montado num banco dinamométrico.

2 — A aparelhagem de ensaio, cujo esquema detalhado é apresentado no anexo VI, deve ser montada à saída do dispositivo silencioso.

3 — Aceita-se qualquer outra aparelhagem que dê resultados equivalentes.

4 — A aparelhagem de ensaio deve ser regulada de forma que o fluxo dos gases de escape seja alternadamente interrompido e restabelecido pela válvula de corte rápido durante 2500 ciclos.

5 — A válvula deve-se abrir assim que a contrapressão dos gases de escape, medida, pelo menos, 100 mm a jusante da flange de entrada, atinja um valor compreendido entre 0,35 bar e 0,40 bar, e fechar, assim que esta pressão não difira mais do que 10% do seu valor estabilizado medido com a válvula aberta.

6 — O relé temporizado deve estar regulado para a duração de evacuação dos gases que resulte das prescrições do número anterior.

7 — A velocidade do motor deve ser igual a 75% da velocidade (S) a que o motor desenvolve a sua potência máxima.

8 — A potência indicada pelo dinamómetro deve corresponder a 50% da potência desenvolvida com aceleração máxima, medida a 75% da velocidade (S) do motor.

9 — Os orifícios de drenagem, se existirem, devem ser obturados durante o ensaio.

10 — A duração do ensaio no seu conjunto não deve exceder quarenta e oito horas, sendo permitido efectuar, se necessário, um período de arrefecimento após cada hora.

Artigo 35.º

Remissão

Nos casos em que devem ser aplicados os n.ºs 1 e 2 do artigo 33.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, relativa à homologação CE, deve ser utilizado o método de ensaio descrito no artigo 33.º

SECÇÃO IV

Ruído devido ao ar comprimido

SUBSECÇÃO I

Método de medição

Artigo 36.º

Procedimento

1 — As medições devem ser efectuadas com o microfone nas posições 2 e 6, de acordo com o anexo VII ao presente Regulamento, e com o veículo imobilizado, devendo-se registar os níveis de ruído ponderados (A) mais elevados durante a abertura do regulador de pressão e durante a evacuação do ar posterior à utilização dos travões de serviço e de estacionamento.

2 — O ruído produzido durante a abertura do regulador de pressão é medido com o motor em marcha lenta sem carga.

3 — O ruído de evacuação do ar é registado durante a utilização do travão de serviço e do travão de estacionamento, devendo-se, antes de cada medição, levar o compressor de ar à pressão máxima admissível de funcionamento e desligar seguidamente o motor.

SUBSECÇÃO II

Avaliação dos resultados

Artigo 37.º

Número de medições e registo dos resultados

1 — São efectuadas duas medições em cada posição do microfone e, para compensar imprecisões do equipamento de medição, registar-se-á como resultado de cada medição o valor lido no equipamento diminuído de 1 dB (A), sendo os resultados considerados válidos se a diferença entre as medições efectuadas em cada posição do microfone não exceder 2 dB (A).

2 — O resultado do ensaio é constituído pelo valor mais elevado registado mas, se esse valor exceder em 1 dB (A) o limite de ruído, devem ser feitas mais duas medições, na posição correspondente do microfone, tendo, neste caso, três dos quatro resultados da medição de respeitar o limite de ruído.

Artigo 38.º

Valor limite

O nível sonoro não deve exceder o limite de 72 dB (A).

CAPÍTULO III

Modificações do modelo e alterações de homologações

Artigo 39.º

Remissão

No caso de modificações do modelo de veículo homologado nos termos do presente Regulamento, aplicam-se as disposições da secção III do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

CAPÍTULO IV

Conformidade da produção

Artigo 40.º

Remissão

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.

Artigo 41.º

Disposições especiais

1 — Os ensaios referidos no ponto 2.3.5 do anexo X do Regulamento da Homologação CE de Modelo de

Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas são os estabelecidos nos artigos 56.º a 59.º do presente Regulamento.

2 — A frequência das verificações referidas no ponto 2.4 do anexo x do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas é normalmente de uma de dois em dois anos.

TÍTULO II

Homologação CE de dispositivos de escape como unidades técnicas (dispositivos silenciosos de escape de substituição).

CAPÍTULO I

Âmbito de aplicação, definições e disposições para a homologação

Artigo 42.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se à homologação, como unidades técnicas na acepção da alínea *k*) do artigo 42.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, de dispositivos de escape ou seus componentes, destinados a montagem num ou vários modelos determinados de automóveis das categorias M₁ e N₁, como peças de substituição.

Artigo 43.º

Definições

Por «dispositivo silencioso de substituição ou seu componente» entende-se qualquer elemento do dispositivo de escape definido na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 1.º destinado a substituir, num veículo, um elemento do tipo homologado com o veículo em conformidade com a parte I do presente Regulamento.

Artigo 44.º

Pedido de homologação CE

1 — O pedido de homologação CE, nos termos do disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, de um dispositivo de escape de substituição ou de um componente enquanto unidade técnica deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo fabricante da unidade técnica em questão.

2 — A ficha de informações deve obedecer ao modelo constante do anexo VIII ao presente Regulamento.

3 — A pedido do serviço técnico, o requerente deve apresentar:

- a) Dois exemplares do dispositivo para o qual é pedida a homologação CE;
- b) Um dispositivo silencioso de escape idêntico ao que equipava de origem o veículo aquando da sua homologação CE;
- c) Um veículo representativo do modelo no qual o dispositivo vai ser instalado, que satisfaça os requisitos do n.º 1 do artigo 63.º do presente Regulamento.

Artigo 45.º

Inscrições

1 — O dispositivo silencioso de substituição ou os seus componentes, com excepção das peças de fixação e dos tubos, devem apresentar:

- a) A marca de fabrico ou comercial do fabricante;
- b) A designação comercial dada pelo fabricante.

2 — Estas inscrições devem ser nitidamente legíveis e indeléveis, mesmo com o dispositivo montado no veículo.

Artigo 46.º

Homologação CE

1 — No caso de os requisitos relevantes serem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE, em conformidade com os n.ºs 1 a 5 do artigo 11.º e, se aplicável, os n.ºs 6 a 8 do mesmo artigo 4.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

2 — A ficha de homologação CE deve obedecer ao modelo constante do anexo IX ao presente Regulamento.

3 — A cada tipo de dispositivo de escape de substituição ou de seu componente homologado, enquanto unidade técnica, 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, devendo a secção 3 do número de homologação indicar o número da directiva de alteração que era aplicável na ocasião da homologação do veículo, não podendo a Direcção-Geral de Viação atribuir o mesmo número a outro tipo de dispositivo de escape ou de seu componente.

Artigo 47.º

Marca de homologação CE

1 — Os dispositivos de escape de substituição ou seus componentes, excluindo ferragens de fixação e tubagens, conformes com um tipo homologado com base no presente Regulamento, devem apresentar uma marca de homologação CE.

2 — A marca de homologação CE deve ser constituída por um rectângulo envolvendo a letra minúscula «e», seguida das letras ou números distintivos do Estado membro que procedeu à homologação:

- a) «1» para a Alemanha;
- b) «2» para a França;
- c) «3» para a Itália;
- d) «4» para os Países Baixos;
- e) «5» para a Suécia;
- f) «6» para a Bélgica;
- g) «9» para a Espanha;
- h) «11» para o Reino Unido;
- i) «12» para a Áustria;
- j) «13» para o Luxemburgo;
- k) «17» para a Finlândia;
- l) «18» para a Dinamarca;
- m) «21» para Portugal;
- n) «23» para a Grécia;
- o) «IRL» para a Irlanda.

3 — Deve ainda incluir, na proximidade do rectângulo, o número de homologação de base que constitui a secção 4 do número referido no anexo VII do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, precedido dos dois algarismos que indicam o número sequencial atribuído à mais recente alteração técnica significativa do presente diploma, que era aplicável na ocasião da homologação do veículo.

4 — Para a Directiva n.º 70/157/CEE, o número sequencial é 00; para a Directiva n.º 77/212/CEE o número é 01; para a Directiva n.º 84/424/CEE, o número sequencial é 02; para a Directiva n.º 92/97/CEE, o número é 03.

5 — A marca deve ser claramente legível e indelével mesmo quando o dispositivo de escape de substituição ou sem componente estiver montado no veículo.

6 — A marca de homologação CE obedece ao modelo constante do anexo X ao presente Regulamento.

CAPÍTULO II

Especificações

SECÇÃO I

Especificações gerais

Artigo 48.º

Regra geral

1 — O dispositivo silencioso de substituição ou os seus componentes devem ser concebidos, construídos e aptos a serem montados de modo a assegurar que o veículo respeite as prescrições do presente Regulamento em condições normais de utilização, apesar das vibrações a que for submetido.

2 — O dispositivo silencioso de substituição ou os seus componentes devem ser concebidos, construídos e montados de modo a apresentarem uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão a que forem sujeitos, tendo em conta as condições de utilização do veículo.

3 — Os dispositivos de escape devem ser instalados no veículo com precaução, em especial, devendo-se, nomeadamente, verificar que o dispositivo de escape completo não tenha fugas notáveis após a instalação.

SECÇÃO II

Especificações relativas aos níveis sonoros

Artigo 49.º

Verificação da eficácia acústica

1 — A eficácia acústica do dispositivo silencioso de substituição ou dos seus componentes deve ser verificada pelos métodos descritos nos artigos 14.º a 18.º e 27.º a 29.º do presente Regulamento, em conformidade com as prescrições da versão que era aplicável à homologação do veículo.

2 — Quando o dispositivo silencioso de substituição ou um seu componente estiver montado no veículo mencionado na alínea c) do n.º 3 do artigo 44.º do presente Regulamento, os níveis sonoros obtidos segundo os dois métodos (veículo imobilizado e em marcha) devem satisfazer uma das seguintes condições:

- a) Não exceder os valores obtidos com o modelo de veículo em causa aquando da sua homologação CE;

- b) Não exceder os valores de nível sonoro medidos no veículo mencionado na alínea c) do n.º 3 do artigo 44.º, equipado com um dispositivo silencioso de escape do tipo daquele que equipava o veículo aquando da sua homologação CE.

SECÇÃO III

Medição do comportamento funcional do veículo

SUBSECÇÃO I

Regras gerais

Artigo 50.º

Procedimento

1 — O dispositivo silencioso de substituição ou os seus componentes deve assegurar um comportamento funcional do veículo comparável ao obtido com o dispositivo silencioso de origem ou seus componentes.

2 — O dispositivo silencioso de substituição ou, segundo a escolha do fabricante, os componentes desse dispositivo devem ser comparados com o dispositivo silencioso de origem ou seus componentes, igualmente novos, sucessivamente montados no veículo mencionado na alínea c) do n.º 1 do artigo 44.º do presente Regulamento.

3 — A verificação deve ser feita medindo a perda de carga, nas condições definidas nos artigos 51.º e 52.º, não devendo o valor medido com o dispositivo silencioso de substituição exceder em mais de 25% o valor medido com o dispositivo de origem, nas condições a seguir enunciadas.

SUBSECÇÃO II

Método de ensaio

Artigo 51.º

Método de ensaio no motor

1 — As medições devem ser efectuadas no motor mencionado na alínea d) do n.º 3 do artigo 44.º, ligado a um banco dinamométrico.

2 — Com o comando de aceleração completamente aberto, o banco deve ser regulado de modo a obter a velocidade de rotação (S) correspondente à potência máxima do motor.

3 — Para medir a contrapressão, a válvula de pressão deve ser colocada à distância do colectador de escape indicada nas figuras 1, 2 e 3 do anexo XI ao presente Regulamento.

Artigo 52.º

Método de ensaio no veículo

1 — As medições devem ser efectuadas no veículo mencionado na alínea c) do n.º 3 do artigo 44.º do presente Regulamento.

2 — O ensaio deve ser efectuado em estrada ou num banco dinamométrico de rolos.

3 — Com o comando de aceleração completamente aberto, põe-se o motor em carga de modo a obter a velocidade de rotação (S) correspondente à sua potência máxima.

4 — Para medir a contrapressão, a válvula de pressão deve ser colocada à distância do colectador de escape indicada nas figuras 1, 2 e 3 do anexo XI ao presente Regulamento.

SECÇÃO IV

Disposições complementares para os dispositivos silenciosos ou seus componentes com enchimento de produtos fibrosos

Artigo 53.º

Regras aplicáveis

1 — Só podem ser utilizados materiais fibrosos no fabrico de dispositivos silenciosos de substituição ou dos seus componentes se, nas fases da concepção e da produção, forem tomadas medidas adequadas para garantir um nível de eficácia correspondente aos limites prescritos no artigo 7.º do presente Regulamento.

2 — Tais dispositivos silenciosos são considerados eficazes em circulação rodoviária se os gases de escape não entrarem em contacto com os materiais fibrosos ou se, após estes serem retirados, o dispositivo, ao ser ensaiado num veículo em conformidade com os métodos descritos nos artigos 7.º a 30.º, apresentar níveis sonoros conformes com as prescrições estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 49.º do presente Regulamento.

3 — Se a condição referida no número anterior não for respeitada, o dispositivo silencioso completo deve ser submetido a um condicionamento, que deve ser feito por um dos três métodos descritos nos artigos 32.º, 33.º e 34.º do presente Regulamento.

4 — Após o condicionamento, deve-se verificar o nível sonoro em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 49.º do presente Regulamento.

5 — Quando for aplicado o processo descrito na alínea b) do n.º 2 do artigo 49.º, o requerente da homologação CE pode pedir o condicionamento do dispositivo silencioso de origem ou apresentar um que tenha sido esvaziado.

CAPÍTULO III

Modificações do tipo e alterações de homologações

Artigo 54.º

Remissão

No caso de modificações do tipo de veículo homologado nos termos do presente Regulamento, aplicam-se as disposições da secção III do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

CAPÍTULO IV

Conformidade da produção

Artigo 55.º

Remissão

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

Artigo 56.º

Disposições especiais

1 — Os ensaios referidos no ponto 2.3.5 do anexo x do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas são os estabelecidos nos artigos 61.º a 64.º do presente Regulamento.

2 — A frequência das verificações referidas no ponto 2.4 do anexo x do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas é normalmente de um de dois em dois anos.

TÍTULO III

Verificação da conformidade da produção

CAPÍTULO I

Veículos

Artigo 57.º

Generalidades

As presentes prescrições são compatíveis com o ensaio a efectuar para verificar a conformidade da produção, de acordo com os artigos 39.º e 40.º do presente Regulamento.

Artigo 58.º

Processos de ensaio

Os métodos de ensaio, condições das medições, instrumentos de medição e interpretação dos resultados devem ser descritos na parte I do presente Regulamento, devendo o ou os veículos de ensaio ser sujeitos ao ensaio de medição do ruído do veículo em movimento descrito nos artigos 7.º a 19.º

Artigo 59.º

Amostragem

Haverá que escolher um veículo e, se após o ensaio do n.º 1 do artigo seguinte o veículo não for considerado como conforme com as prescrições do presente Regulamento, terão de ser ensaiados mais dois veículos.

Artigo 60.º

Avaliação dos resultados

1 — Se o nível sonoro do veículo ensaiado, segundo os artigos 57.º e 58.º, não exceder em mais de 1 dB (A) os valores limite estabelecidos no artigo 7.º, o modelo de veículo será considerado conforme com as prescrições do presente Regulamento.

2 — Se o veículo ensaiado, segundo o número anterior, não satisfizer o estabelecido naquele preceito, terão de ser ensaiados, segundo os artigos 57.º e 58.º, mais dois veículos do mesmo modelo.

3 — Se o nível sonoro do segundo e ou terceiro veículo(s) referido(s) no número anterior exceder em mais de 1 dB (A) os valores limite estabelecidos no artigo 7.º, o modelo de veículo será considerado não conforme com as prescrições do presente Regulamento e o fabricante deverá tomar as medidas necessárias para restabelecer a sua conformidade.

CAPÍTULO II

Dispositivos silenciosos de substituição

Artigo 61.º

Generalidades

As presentes prescrições são compatíveis com o ensaio a efectuar para verificar a conformidade da produção, de acordo com os artigos 55.º e 56.º do presente Regulamento.

Artigo 62.º

Processos de ensaio

Os métodos de ensaio, instrumentos de medição e interpretação dos resultados devem ser os descritos na parte II do presente Regulamento, sendo o dispositivo silencioso ou componente a ensaiar submetido ao ensaio descrito nos artigos 48.º a 53.º

Artigo 63.º

Amostragem

Deve ser escolhido um dispositivo silencioso ou do componente e, se após o ensaio referido no n.º 1 do artigo seguinte o dispositivo silencioso ou o componente não for considerado como conforme com as prescrições do presente Regulamento, terão de ser ensaiados dois dispositivos ou componentes.

Artigo 64.º

Avaliação dos resultados

1 — No caso de os níveis sonoros do dispositivo silencioso ou do componente, ensaiados segundo os artigos 61.º e 62.º, medidos de acordo com o artigo 49.º, não excederem em mais de 1 dB (A) o nível medido durante os ensaios de homologação CE desse tipo de dispositivo silencioso ou componente, estes serão considerados conformes com as prescrições do presente Regulamento.

2 — Se o dispositivo silencioso ou componente ensaiados em conformidade com o número anterior não satisfizerem o prescrito nesse preceito, terão de ser ensaiados, segundo os artigos 61.º e 62.º, mais dois dispositivos silenciosos ou componentes do mesmo tipo.

3 — Se o nível sonoro do segundo e ou terceiro dispositivo silencioso ou componente referido(s) no número anterior excederem em mais de 1 dB (A) o nível medido durante os ensaios de homologação CE desse mesmo tipo de dispositivo silencioso ou componente, os mesmos serão considerados como não conformes com as prescrições do presente Regulamento e o fabricante deverá tomar as medidas necessárias para restabelecer a sua conformidade.

TÍTULO IV

Especificações da pista de ensaio

Artigo 65.º

Âmbito de aplicação

O presente título define as especificações relativas às características físicas do revestimento, bem como as especificações de utilização do revestimento da pista de ensaio.

CAPÍTULO I

Características de superfícies exigidas

Artigo 66.º

Regra geral

Considerar-se-á que uma superfície está em conformidade com o presente Regulamento se a textura e o teor em vazios ou o coeficiente de absorção acústica tiverem sido medidos e satisfizerem todas as exigências enunciadas nos artigos 67.º a 70.º e na condição de terem sido cumpridas as exigências de concepção que constam do artigo 73.º

Artigo 67.º

Teor em vazios residuais

O teor em vazios residuais VC da mistura do revestimento para a pista de ensaio não pode ultrapassar 8%, conforme o artigo 74.º, para o processo de medição.

Artigo 68.º

Coefficiente de absorção acústica

1 — Caso não satisfaça o exigido, no que se refere ao teor em vazios residuais, a superfície só será aceitável se o coeficiente de absorção acústica α for $\leq 0,10$, tal como definido no artigo 75.º para o processo de medição.

2 — A exigência do artigo anterior e do n.º 1 do presente artigo encontrar-se-á igualmente satisfeita se a absorção acústica tiver sido medida isoladamente e for $\alpha \leq 0,10$.

Artigo 69.º

Profundidade de textura

A profundidade de textura TD medida em conformidade com o método volumétrico, conforme o artigo 76.º, deve ser de:

$$TD \geq 0,4 \text{ mm}$$

Artigo 70.º

Homogeneidade da superfície

1 — Devem-se fazer todos os esforços para garantir que a superfície seja o mais homogénea possível no interior da zona de ensaio, tanto na textura quanto no teor em vazios.

2 — Porém, se a aplanagem for mais eficaz nuns sítios do que noutros, a textura pode apresentar diferenças, podendo-se igualmente verificar uma falta de uniformidade que provoque desigualdades.

Artigo 71.º

Período de ensaio

1 — A fim de verificar se a superfície continua a satisfazer as exigências em matéria de textura e de teor em vazios e as exigências de absorção acústicas estipuladas,

proceder-se-á a um controlo periódico da superfície, de acordo com os seguintes intervalos:

- a) Para o teor dos vazios residuais ou para a absorção acústica quando a superfície é nova:
 - i) Se a superfície satisfizer a exigência quando é nova, não será necessário mais nenhum ensaio periódico;
 - ii) Se a superfície não satisfizer a exigência quando é nova, poderá satisfazê-la mais tarde, uma vez que as superfícies tendem a unir-se e a ficar mais compactas com o tempo;
- b) Para a profundidade de textura (TD):
 - i) Quando a superfície é nova;
 - ii) No início do ensaio sobre o ruído (NB: quatro semanas, pelo menos, após a construção);
 - iii) De 12 em 12 meses em seguida.

CAPÍTULO II

Concepção da superfície de ensaio

Artigo 72.º

Superfície

1 — Na concepção da superfície de ensaio, é importante confirmar, a título de exigência mínima, que a zona utilizada pelos veículos que se deslocam no troço de ensaio está revestida pela camada de ensaio especificada, com margens adequadas para uma condução segura e prática, exigindo que a largura da pista seja de, pelo menos, 3 m e que o seu comprimento ultrapasse as linhas AA a BB em, pelo menos, 10 m em cada extremidade.

2 — No anexo XII ao presente Regulamento representa-se o plano de um local de ensaio adequado e indica-se a superfície mínima que será preparada e compactada à máquina com o revestimento de superfície de ensaio especificado.

Artigo 73.º

Exigências de concepção do revestimento

1 — A superfície deve satisfazer quatro exigências teóricas:

- a) Deve ser em betão betuminoso denso;
- b) A dimensão máxima de gravilha deve ser de 8 mm, sendo permitidas tolerâncias entre 6,3 mm e 10 mm;
- c) A espessura da camada de aplanagem deve ser ≥ 30 mm;
- d) O aglutinante deve consistir num betume não alterado, de qualidade de penetração directa.

2 — No anexo XIII ao presente Regulamento representa-se uma curva granulométrica dos granulados que dá as características desejadas e que se destina a servir de guia ao construtor da superfície de ensaio, fornecendo o anexo XIV certas linhas directrizes para se obter a textura e a durabilidade desejadas.

3 — A curva granulométrica corresponde à seguinte fórmula:

$$P \text{ (percentagem que passa)} = 100 (d/d_{\max})^{1/2}$$

em que:

d = dimensão do peneiro de malhas quadradas em milímetros;

$d_{\max} = 8$ mm para a curva média;

$d_{\max} = 10$ mm para a curva de tolerância inferior;

$d_{\max} = 6,3$ mm para a curva de tolerância superior.

4 — Além do disposto no número anterior deve, ainda, observar-se o seguinte:

- a) A fracção de areia ($0,063 \text{ mm} < \text{dimensão do peneiro de malhas quadradas} < 2 \text{ mm}$) não pode comportar mais de 55% de areia natural e deve comportar, pelo menos, 45% de areia fina;
- b) A base e a sub-base devem assegurar uma boa estabilidade e uma boa uniformidade, em conformidade com as melhores práticas de construção rodoviária;
- c) A gravilha deve ser triturada (100% de faces trituradas) e ser constituída por um material que ofereça uma resistência elevada à trituração;
- d) A gravilha utilizada na mistura deve ser lavada;
- e) Não pode ser acrescentada sobre a superfície qualquer gravilha suplementar;
- f) A dureza do aglutinante expressa em valores PEN deve ser de 40-60, 60-80 ou de 80-100, consoante as condições climáticas do país em causa, devendo ser utilizado um aglutinante o mais duro possível, desde que seja conforme à prática habitual;
- g) A temperatura da mistura antes da aplanagem deve ser escolhida de modo a realizar o teor em vazios exigido por aplanagem posterior.

5 — Para aumentar a probabilidade de conformidade com as especificações dos artigos 67.º a 70.º, a capacidade deve ser estudada não apenas pela escolha adequada da temperatura da mistura, mas também por um número adequado de passagens a pela escolha do veículo de compactagem.

CAPÍTULO III

Métodos de ensaio

Artigo 74.º

Medição do teor em vazios residuais

1 — Para efeitos da presente medição, devem ser extraídos da pista tarolos em, pelo menos, quatro posições diferentes, distribuídas pela superfície de ensaio entre as linhas AA e BB, de acordo com o anexo XII e, para evitar a falta de homogeneidade e de uniformidade das marcas das rodas, os tarolos não deverão ser extraídos nas marcas das rodas propriamente ditas, mas perto destas e deverão extrair-se, no mínimo, dois tarolos perto das marcas das rodas e um tarolo, no mínimo, a meio caminho, mais ou menos, entre as marcas de rodas e cada posição dos microfones.

2 — Se se suspeitar que não se encontra satisfeita a condição de homogeneidade, os tarolos serão extraídos num maior número de locais da superfície de ensaio.

3 — O teor em vazios residuais deve ser determinado para cada tarolo e, em seguida, calcular-se-á o valor médio para os tarolos e comparar-se-á este valor à exigência do artigo 67.º, não devendo nenhum tarolo ter um valor em vazios superior a 10%.

4 — Quando a superfície de ensaio for aquecida por tubos ou fios eléctricos e os tarolos tiverem de ser extraídos nessa superfície, o construtor deve assegurar que as instalações serão cuidadosamente programadas em relação com a extracção posterior de novos tarolos, devendo, por isso, deixar alguns locais com uma dimensão de cerca de 200 mm x 300 mm sem fios nem tubos ou colocar estes a uma profundidade suficiente, de modo a não os danificar aquando da extracção de tarolos na camada superficial.

Artigo 75.º

Coefficiente de absorção acústica

1 — O coeficiente de absorção acústica (incidência normal) deve ser medido pelo método do tubo de impedância utilizado pelo processo especificado no ISO/DIS 10534, «Acústica — Determinação do factor de absorção acústica a da impedância acústica pelo método do tubo».

2 — No que se refere às provetas, devem ser respeitadas as mesmas exigências no que se refere ao teor em vazios residuais, nos termos do artigo anterior.

3 — A absorção acústica deve ser medida no domínio compreendido entre 400 Hz e 800 Hz e no domínio compreendido entre 800 Hz e 1600 Hz, pelo menos nas frequências centrais das bandas terço de oitava, devendo os valores máximos ser identificados para estes dois domínios de frequência, sendo, em seguida, estes valores para todos os tarolos de ensaio ponderados de forma a obter o resultado final.

Artigo 76.º

Medição da profundidade de textura

As medições da profundidade de textura devem ser realizadas em, pelo menos, 10 posições espaçadas uniformemente ao longo das marcas de rodas do troço de ensaio, calculando-se o valor médio que será comparado com a profundidade de textura mínima especificada, conforme o anexo F do projecto de norma ISO/DIS 10844 para a descrição do processo.

CAPÍTULO IV

Estabilidade no tempo e manutenção

Artigo 77.º

Influência do envelhecimento

1 — Os níveis de ruído do contacto pneu/faixa de rodagem, medidos na superfície de ensaio, podem, eventualmente, aumentar ligeiramente nos 6 a 12 meses seguintes à construção.

2 — A superfície atingirá as características exigidas, pelo menos, quatro semanas após a construção, sendo a influência do envelhecimento sobre o ruído emitido por automóveis pesados geralmente menor do que sobre o ruído emitido pelos ligeiros.

3 — A estabilidade no tempo define-se essencialmente pelo polimento e pela compactação devidos aos veículos que se deslocam na superfície e deverá ser verificada periodicamente, tal como referido no artigo 71.º do presente Regulamento.

Artigo 78.º

Manutenção da superfície

1 — Os detritos espalhados ou as poeiras susceptíveis de reduzir significativamente a profundidade da textura efectiva devem ser retirados da superfície.

2 — Não é recomendada a utilização que por vezes se faz do sal para, nos países de clima invernos, retirar a neve, uma vez que pode alterar a superfície temporariamente ou mesmo permanentemente, aumentando assim o ruído.

Artigo 79.º

Repavimentação da zona de ensaio

Se for necessário reparar a pista de ensaio, geralmente não é necessário repavimentar mais do que a faixa de ensaio, com uma largura de 3 m, em que os veículos se deslocam, desde que a zona de ensaio no exterior dessa faixa satisfaça a exigência do teor em vazios residuais ou de absorção acústica na medição.

CAPÍTULO V

Documentação da superfície e dos ensaios efectuados sobre a mesma

Artigo 80.º

Documentação da superfície de ensaio

No documento que descreve a superfície de ensaio, devem constar os seguintes dados:

- a) Localização da pista de ensaio;
- b) Tipo de aglutinante, dureza do aglutinante, tipo de granulados, densidade teórica máxima do betão (DR), espessura da faixa de aplanagem e curva granulométrica definida a partir dos tarolos extraídos na pista de ensaio;
- c) Método de compactagem, nomeadamente tipo de rolo, volume do rolo, número de passagens;
- d) Temperatura da mistura, temperatura do ar ambiente e velocidade do vento durante a construção da superfície;
- e) Data em que a superfície foi construída e nome do empreiteiro;
- f) Totalidade dos resultados dos ensaios ou, no mínimo, do ensaio mais recente, compreendendo:
 - i) Teor em vazios residuais de cada tarolo;
 - ii) Os locais da superfície de ensaio onde foram extraídos para a medição dos vazios;
 - iii) Coeficiente de absorção acústica de cada tarolo (se for medido), especificando os resultados para cada tarolo e para cada domínio de frequência, bem como a média geral;
 - iv) Os locais da zona de ensaio onde foram extraídos os tarolos para medição da absorção;
 - v) A profundidade de textura, incluindo o número de ensaios e o desvio padrão;
 - vi) A instituição responsável pelos ensaios f1 e f3 e o tipo de material utilizado;
 - vii) A data do ou dos ensaios e a data em que foram extraídos os tarolos da pista de ensaio.

Artigo 81.º

Documentação dos ensaios do ruído emitido pelos veículos na superfície

No documento que descreve o ou os ensaios do ruído emitido pelos veículos, será necessário referir se foram satisfeitas as exigências, em conformidade com o artigo anterior.

ANEXO I

(referente ao n.º 2 do artigo 2.º)

Ficha de informações n.º . . . [nos termos do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE, do Conselho (*), relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape (Directiva n.º 70/157/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 1999/101/CE).

As informações seguintes, se aplicáveis, serão fornecidas em triplicado e incluirão um índice. Se houver desenhos, serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, deverão ser suficientemente pormenorizadas.

Caso os sistemas, componentes ou 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 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 — Fotografia e ou desenhos de um veículo representativo: . . .
 - 1.3.3 — Eixos motores (número, posição, interligação): . . .
 - 1.6 — Localização e disposição do motor: . . .
- 2 — Massas e dimensões (e) (em kg e mm) (ver desenho quando aplicável):
 - 2.4 — Gama de dimensões (exteriores) do veículo:
 - 2.4.1 — Para o quadro sem carroçaria:
 - 2.4.1.1 — Comprimento (j): . . .
 - 2.4.1.2 — Largura (k): . . .
 - 2.4.2 — Para o quadro com carroçaria:
 - 2.4.2.1 — Comprimento (j): . . .
 - 2.4.2.2 — Largura (k): . . .
 - 2.6 — Massa do veículo carroçado em ordem de marcha, ou massa do quadro com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria (com equipamentos *standard* incluindo líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor) (o) (máximo e mínimo): . . .
- 3 — Motor (q):
 - 3.1 — Fabricante:
 - 3.1.1 — Código do fabricante para o motor (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação): . . .

- 3.2 — Motor de combustão interna:
 - 3.2.1.1 — Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos ⁽¹⁾.
 - 3.2.1.2 — Número e disposição dos cilindros:
 - 3.2.1.2.3 — Ordem de inflamação: . . .
 - 3.2.1.3 — Cilindrada(s): . . . cm³
 - 3.2.1.8 — Potência útil máxima (t): . . . kW a . . . min⁻¹ (valor declarado pelo fabricante).
 - 3.2.4 — Alimentação de combustível:
 - 3.2.4.1 — Por meio de carburador(es): sim/não ⁽¹⁾.
 - 3.2.4.1.2 — Tipo(s): . . .
 - 3.2.4.1.3 — Número instalado: . . .
 - 3.2.4.2 — Por injeção de combustível (ignição por compressão apenas): sim/não ⁽¹⁾.
 - 3.2.4.2.2 — Princípio de funcionamento: injeção directa/pré-câmara/câmara de turbulência ⁽¹⁾.
 - 3.2.4.2.4 — Regulador:
 - 3.2.4.2.4.1 — Tipo:
 - 3.2.4.2.4.2.1 — Ponto de corte em carga: . . . min⁻¹
 - 3.2.4.3 — Por injeção de combustível (ignição comandada apenas): sim/não ⁽¹⁾.
 - 3.2.4.3.1 — Princípio de funcionamento: colector de admissão [ponto único/multiponto ⁽¹⁾]/injeção directa/outro (especificar).
 - 3.2.8 — Sistema de admissão:
 - 3.2.8.4.2 — Filtro de ar, desenhos: . . . , ou
 - 3.2.8.4.2.1 — Marca(s): . . .
 - 3.2.8.4.2.2 — Tipo(s): . . .
 - 3.2.8.4.3 — Silencioso de admissão, desenhos: . . . , ou
 - 3.2.8.4.3.1 — Marca(s): . . .
 - 3.2.8.4.3.2 — Tipo(s): . . .
 - 3.2.9 — Sistema de escape:
 - 3.2.9.2 — Descrição e ou desenho do sistema de escape:
 - 3.2.9.4 — Silencioso(s) de escape (para o silencioso da frente, do centro, da retaguarda: construção, tipo, marcação; se for relevante para o ruído exterior: medidas de redução de ruído no compartimento do motor e no motor): . . .
 - 3.2.9.5 — Localização da saída de escape: . . .
 - 3.2.9.6 — Silencioso de escape com materiais fibrosos: . . .
 - 3.2.1.2.2.1 — Catalisador: sim/não ⁽¹⁾.
 - 3.2.1.2.2.1.1 — Número de catalisadores e elementos:
 - 3.3 — Motor eléctrico:
 - 3.3.1 — Tipo (enrolamento, excitação):
 - 3.3.1.1 — Potência horária máxima: . . . kW
 - 3.3.1.2 — Tensão de funcionamento: . . . V
- 3.4 — Outros motores ou suas combinações (pormenores relativos às partes de tais motores): . . .
- 4 — Transmissão:
 - 4.2 — Tipo (mecânica, hidráulica, eléctrica, etc.): . . .
 - 4.6 — Relações de transmissão:

Velocidade	Relações de transmissão (relações entre as rotações do motor e as rotações do veio de saída da caixa de velocidade)	Relação(ões) final(is) (relação entre as rotações do veio de saída da caixa de velocidades e as rotações das rodas motrizes)	Relações totais
Máxima para CVT (*)			
1			
2			
3			
. . .			
Mínima para CVT (*)			
Marcha atrás			

(*) Transmissão continuamente variável.

4.7 — Velocidade máxima do veículo e relação de transmissão na qual é atingida (em Km/h) (w): ...

6 — Suspensão:

6.6 — Pneus e rodas:

6.6.2 — Limites superior e inferior dos raios de rolamento:

6.6.2.1 — Eixo 1: ...

6.6.2.2 — Eixo 2: ...

6.6.2.3 — Eixo 3: ...

6.6.2.4 — Eixo 4: ...

Etc.

9 — Carroçaria (não aplicável a veículos da categoria M₁):

9.1 — Tipo de carroçaria: ...

9.2 — Materiais e tipo de construção: ...

12 — Diversos:

12.5 — Pormenores de quaisquer dispositivos não relacionados com o motor concebidos para reduzir o nível de ruído (se existirem e se não estiverem abrangidos por outros pontos): ...

Informações adicionais no caso de veículos todo o terreno.

1.3 — Número de eixos e rodas:

2.4.1 — Para o quadro sem carroçaria:

2.4.1.4.1 — Ângulo de ataque (na): ... graus.

2.4.1.5.1 — Ângulo de fuga (nb): ... graus.

2.4.1.6 — Altura ao solo (conforme definida no ponto 4.5.4 da parte A do anexo II da Directiva n.º 70/156/CEE):

2.4.1.6.1 — Entre os eixos: ...

2.4.1.6.2 — Sob o(s) eixo(s) da frente: ...

2.4.1.6.3 — Sob o(s) eixos(s) da retaguarda: ...

2.4.1.7 — Ângulo de rampa (nc): ... graus.

2.4.2 — Para o quadro com carroçaria:

2.4.2.4.1 — Ângulo de ataque (na): ... graus.

2.4.2.5.1 — Ângulo de fuga (nb): ... graus.

2.4.2.6 — Altura ao solo (conforme definida no ponto 4.5 da parte A do anexo II da Directiva n.º 70/156/CEE):

2.4.2.6.1 — Entre os eixos: ...

2.4.2.6.2 — Sob o(s) eixo(s) da frente: ...

2.4.2.6.3 — Sob o(s) eixos(s) da retaguarda:

2.4.2.7 — Ângulo de rampa (nc): ... graus.

2.1.5 — Capacidade de arranque em subida (veículo a solo): ... %.

4.9 — Bloqueio do diferencial: sim/não/opcional ⁽¹⁾.

Data, processo.

(*) Os números dos pontos e das notas de pé de página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos que constam do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE.

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO II

(referente ao n.º 2 do artigo 4.º)

Modelo

Ficha de homologação CE

[formato máximo: A4 (210 mm×297 mm)]

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

— Homologação ⁽¹⁾;

— Extensão da homologação ⁽¹⁾;

— Recusa da homologação ⁽¹⁾;

— Revogação da homologação ⁽¹⁾;

de um modelo de veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ 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 — Generalidades.

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

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

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

0.3.1 — Localização dessa marcação:

0.4 — Categoria do veículo ⁽³⁾: ...

0.5 — Nome e morada do fabricante do veículo de base: ...

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

0.8 — Nome(s) e morada(s) das instalações de montagem: ...

SECÇÃO II

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

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

3 — Data do relatório de ensaio: ...

4 — Número do relatório de ensaio: ...

5 — Eventuais observações: v. adenda.

6 — Local: ...

7 — Data: ...

8 — Assinatura: ...

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

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

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

⁽³⁾ Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva n.º 70/156/CEE.

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

Relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva n.º 70/157/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 1999/101/CE.

1 — Informações adicionais:

1.1 — Se necessário, lista de veículos abrangidos pelo ponto 5.2.2.4.3.3.1.2. do anexo I:

1.2 — Motor:

1.2.1 — Fabricante: ...

1.2.2 — Tipo: ...

1.2.3 — Modelo: ...

1.2.4 — Potência nominal máxima: ... kW a ... min⁻¹.

1.3 — Transmissão: caixa não automática/automática ⁽¹⁾.

1.4 — Equipamentos:

1.4.1 — Silencioso de escape:

1.4.1.1 — Fabricante: ...

1.4.1.2 — Modelo: ...

- 1.4.1.3 — Tipo: ... de acordo com o desenho n.º ...
- 1.4.2 — Silencioso de admissão:
 - 1.4.2.1 — Fabricante: ...
 - 1.4.2.2 — Modelo: ...
 - 1.4.2.3 — Tipo: ... de acordo com o desenho n.º ...

- 1.5 — Dimensões dos pneus:
 - 1.5.1 — Descrição do tipo de pneu utilizado para os ensaios de homologação: ...
- 1.6 — Medições: ...
 - 1.6.1 — Nível sonoro do veículo em marcha: ...

Resultados da medição

	Esquerda dB (A) ⁽²⁾	Direita dB (A) ⁽²⁾	Posições da alavanca de velocidades
Primeira medição			
Segunda medição			
Terceira medição			
Quarta medição			

Resultado do ensaio: dB (A)/E ⁽³⁾

1.6.2 — Nível sonoro do veículo imobilizado:

	dB (A)	Velocidade do motor
Primeira medição		
Segunda medição		
Terceira medição		

Resultado do ensaio: dB (A)/E ⁽³⁾

1.6.3 — Nível sonoro do ruído devido ao ar comprimido:

Resultados da medição

	Esquerda dB (A) ⁽²⁾	Direita dB (A) ⁽²⁾
Primeira medição		
Segunda medição		
Terceira medição		
Quarta medição		

Resultado do ensaio: dB (A)

5 — Observações: ...

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.
⁽²⁾ Valores das medidas deduzidas de 1dB (A) em conformidade com o disposto no ponto 5.2.2.5.1 do anexo I.
⁽³⁾ «E» indica que se trata de medições efectuadas em conformidade com a presente directiva.

ANEXO III

(referente ao n.º 1 do artigo 7.º)

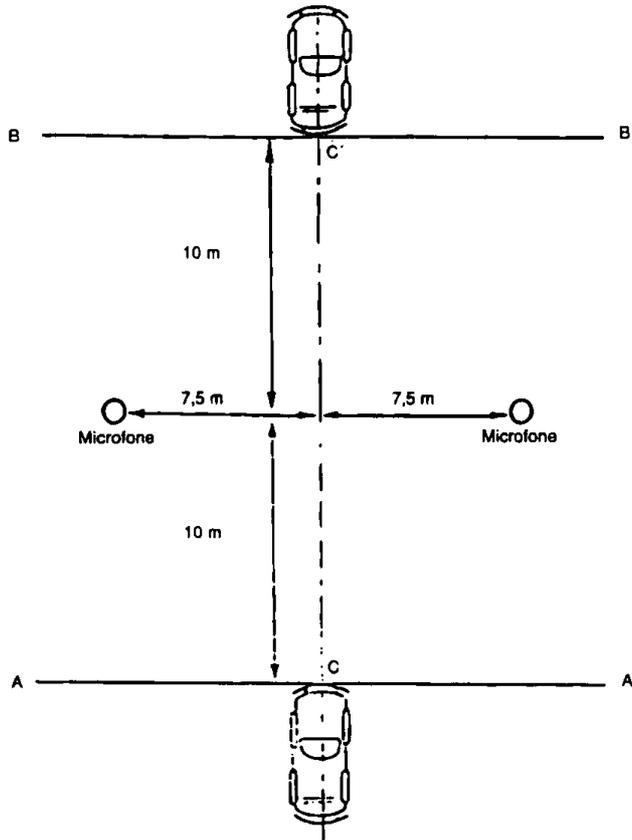
	Categorias de veículos	Valores expressos em dB (A) [decibéis (A)]
5.2.2.1.1	Veículos destinados ao transporte de passageiros, podendo comportar no máximo nove lugares sentados, incluindo o condutor	74
5.2.2.1.2	Veículos destinados ao transporte de passageiros, comportando mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor, e de massa máxima admissível superior a 3,5 t:	
5.2.2.1.2.1	– Com motor de potência inferior a 150 kW	78
5.2.2.1.2.2	– Com motor de potência igual ou superior a 150 kW	80
5.2.2.1.3	Veículos destinados ao transporte de passageiros, comportando mais de nove	

	Categorias de veículos	Valores expressos em dB (A) [decibéis (A)]
5.2.2.1.3	lugares sentados, incluindo o do condutor; veículos destinados ao transporte de mercadorias:	
5.2.2.1.3.1	– De massa máxima admissível igual ou inferior a 2 t	76
5.2.2.1.3.2	– De massa máxima admissível superior a 2 t, mas igual ou inferior a 3,5 t	77
5.2.2.1.4	Veículos destinados ao transporte de mercadorias de massa máxima admissível superior a 3,5 t:	
5.2.2.1.4.1	– Com motor de potência inferior a 75 kW	77
5.2.2.1.4.2	– Com motor de potência igual ou superior a 75 kW, mas inferior a 150 kW	78
5.2.2.1.4.3	– Com motor de potência igual ou superior a 150 kW	80

ANEXO IV

Posições dos microfones para as medições com o veículo em marcha

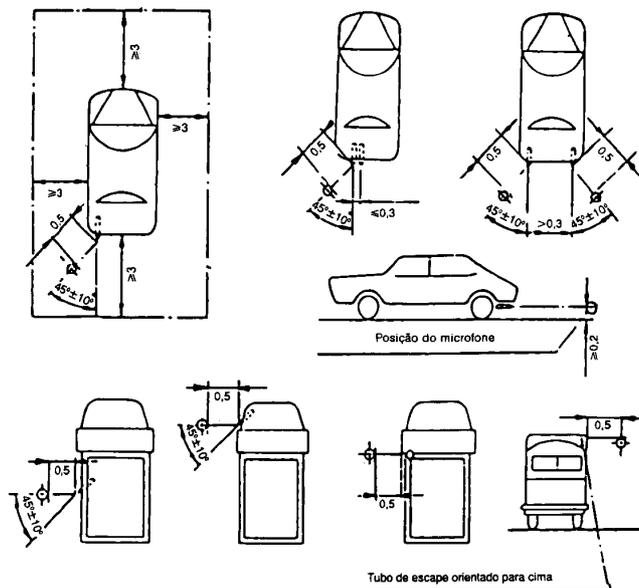
(referente ao n.º 3 do artigo 10.º)



ANEXO V

Terreno de ensaio e posições dos microfones para as medições com o veículo imobilizado (distâncias expressas em metros)

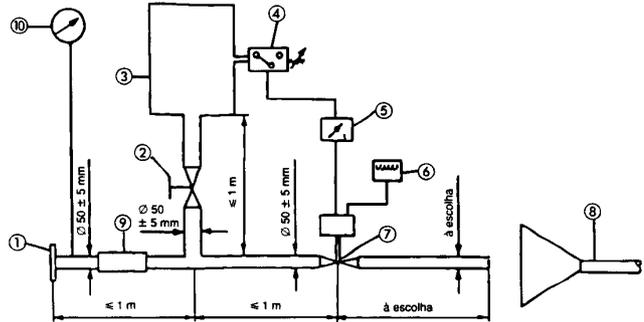
(referente ao artigo 23.º e ao n.º 5 do artigo 28.º)



ANEXO VI

Aparelhos de ensaio de condicionamento por pulsação

(referente ao n.º 2 do artigo 34.º)

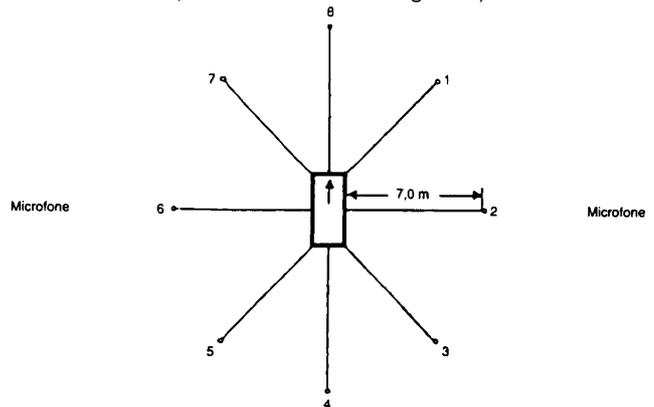


- 1) Flange ou manga de entrada a ligar à parte traseira do dispositivo silencioso de escape a ensaiar.
- 2) Válvula de regulação de comando manual.
- 3) Reservatório de compensação com uma capacidade de 35 l a 40 l.
- 4) Pressostato com uma gama de funcionamento de 0,05 bar a 2,5 bar.
- 5) Relé temporizado.
- 6) Contador de impulsos.
- 7) Válvula de fecho rápido: pode-se utilizar uma válvula de fecho dos gases de escape com um diâmetro de 60 mm, comandada por um cilindro pneumático com uma força de 120 N a uma pressão de 4 bar. O tempo de resposta na abertura e no fecho não deve exceder 0,5 s.
- 8) Evacuação dos gases de escape.
- 9) Tubo flexível.
- 10) Manómetro.

ANEXO VII

Posições dos microfones para medição do ruído devido ao ar comprimido

(referente ao n.º 2 do artigo 36.º)



As medições são efectuadas com o veículo imobilizado de acordo com a figura acima, utilizando-se duas posições do microfone a uma distância de 7 m dos contornos do veículo e 1,2 m acima do solo.

ANEXO VIII

(referente ao n.º 2 do artigo 44.º)

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE enquanto unidade técnica de dispositivos de escape para veículos (Directiva n.º 70/157/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 1999/101/CE).

As informações seguintes, se aplicáveis, serão fornecidas em triplicado e incluirão um índice. Se houver desenhos, serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A₄, ou dobrados nesse

formato. Se houver fotografias, deverão ser suficientemente pormenorizadas.

Caso os sistemas, componentes ou 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 — 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 — Descrição do veículo a que se destina o dispositivo (se o dispositivo se destinar a ser instalado em mais de um modelo de veículo, as informações pedidas neste ponto devem ser fornecidas para cada modelo envolvido):

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

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

1.3 — Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo: . . .

1.4 — Categoria de veículo: . . .

1.5 — Número de homologação CE no que diz respeito ao nível sonoro: . . .

1.6 — Todas as informações mencionadas nos pontos 1.1 a 1.5 da ficha de homologação ao veículo (apêndice 2 do anexo I da presente directiva): . . .

2 — Descrição do dispositivo:

2.1 — Descrição do dispositivo de escape de substituição indicando a posição relativa de cada componente do dispositivo, juntamente com instruções de montagem: . . .

2.2 — Desenhos pormenorizados de cada componente, para que possa ser facilmente localizado e identificado, e referência aos materiais utilizados. Esses desenhos devem indicar o local previsto para a fixação obrigatória da marca de homologação CE: . . .

Data, processo.

ANEXO IX

(referente ao n.º 2 do artigo 46.º)

Modelo

Ficha de homologação CE

[formato máximo: A4 (210 mm×297 mm)]

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 de veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ no que diz respeito à Directiva n.º . . . / . . . /CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 1999/101/CE.

Número de homologação: . . .

Razão da extensão: . . .

SECÇÃO I

0 — Generalidades.

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

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

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

0.3.1 — Localização dessa marcação: . . .

0.4 — Categoria do veículo ⁽³⁾: . . .

0.5 — Nome e morada do fabricante do veículo de base: . . .

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

0.8 — Nome(s) e morada(s) das instalações de montagem: . . .

SECÇÃO II

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

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

3 — Data do relatório de ensaio: . . .

4 — Número do relatório de ensaio: . . .

5 — Eventuais observações: v. adenda: . . .

6 — Local: . . .

7 — Data: . . .

8 — Assinatura: . . .

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

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

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

⁽³⁾ Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva n.º 70/156/CEE.

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

Relativa à homologação enquanto unidade técnica de dispositivos de escape para automóveis no que diz respeito à Directiva n.º 70/157/CEE com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 1999/101/CE.

1 — Informações adicionais:

1.1 — Composição da unidade técnica: . . .

1.2 — Marca de fabrico ou comercial do(s) modelo(s) de veículo(s) a motor a que se destina o dispositivo silencioso ⁽¹⁾: . . .

1.3 — Modelo(s) de veículo(s) e respectivo(s) número(s) de homologação: . . .

1.4 — Motor:

1.4.1 — Tipo (ignição comandada, diesel): . . .

1.4.2 — Ciclos: 2 tempos, 4 tempos: . . .

1.4.3 — Cilindrada:

1.4.4 — Potência máxima do motor: . . . kW a . . . min⁻¹

1.5 — Número de velocidades: . . .

1.6 — Relações de transmissão utilizadas: . . .

1.7 — Relação(ões) do eixo motor: . . .

1.8 — Valores do nível sonoro:

— Veículo em marcha: . . . dB (A), velocidade estabilizada antes da aceleração a . . . km/h;

— Veículo imobilizado: . . . dB (A) a . . . min⁻¹

1.9 — Variação da perda de carga: . . .

1.10 — Eventuais restrições à utilização e prescrições de montagem: . . .

5 — Observações: . . .

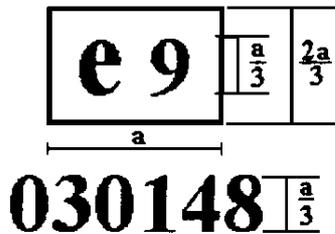
⁽¹⁾ Se forem indicados vários modelos, preencher os pontos 1.3 a 1.10, inclusive, para cada um deles.

ANEXO X

(referente ao n.º 6 do artigo 47.º)

Modelo de marca de homologação CE

$$a \geq 12 \text{ mm}$$



O dispositivo de escape ou seu componente que apresenta a marca de homologação CE acima indicada é um dispositivo que foi homologado em Espanha (e 9) nos termos da Directiva n.º 92/97/CEE (03) com o número de homologação de base 0148.

Os algarismos utilizados são apenas indicativos.

ANEXO XI

Contrapressão — pontos de medição

(referente ao n.º 3 do artigo 51.º e ao n.º 4 do artigo 52.º)

Figura 1

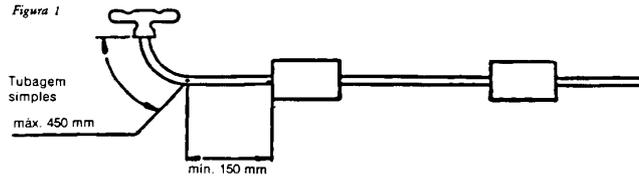


Figura 2 (')

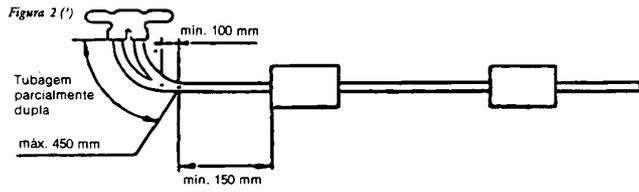
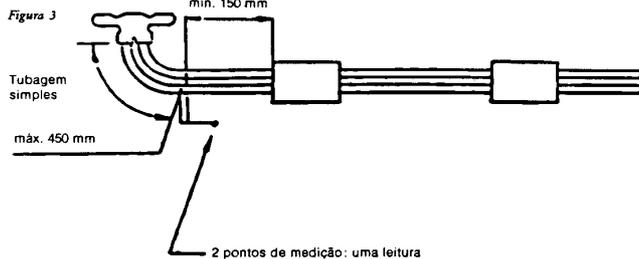


Figura 3

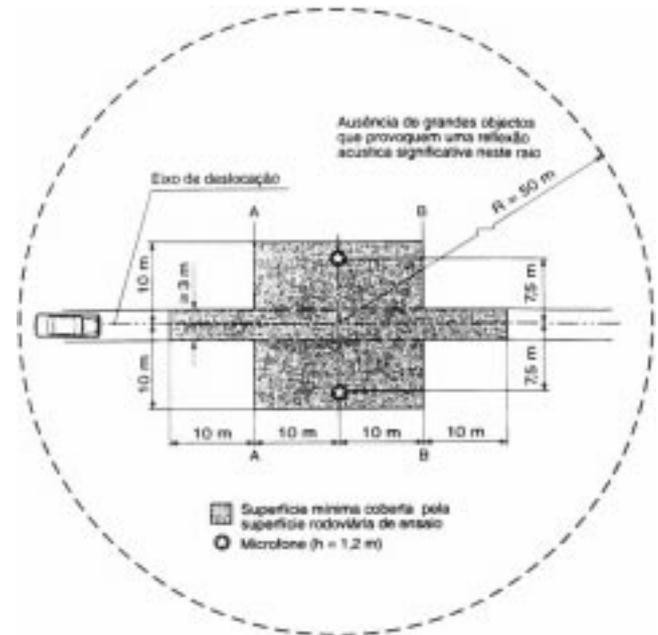


(2) Em caso de impossibilidade utilizar o esquema da figura 3.

ANEXO XII

Exigências mínimas para a superfície de ensaio

(referente ao n.º 2 do artigo 72.º)

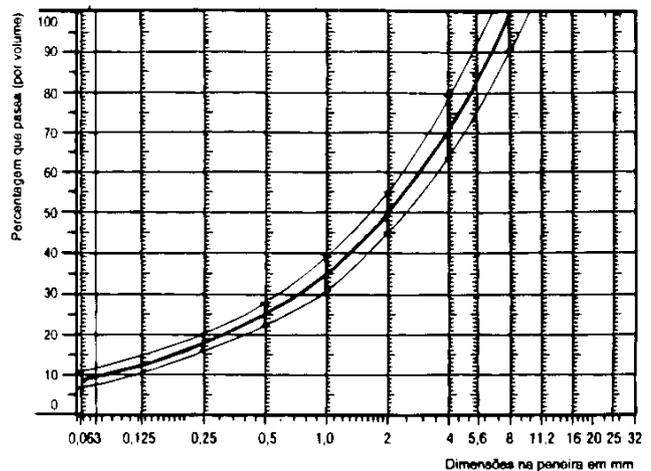


A zona sombreada denomina-se «zona de ensaio».

ANEXO XIII

Curva granulométrica do agregado da mistura asfáltica, com tolerâncias

(referente ao n.º 2 do artigo 73.º)



ANEXO XIV

Linhas directrizes de concepção

(referente ao n.º 2 do artigo 73.º)

	Valores estabelecidos		Tolerâncias
	Por massa total da mistura	Por massa de granulados	
Massa das gravilhas, peneiro de malhas quadradas (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Massa da areia 0,063 < SN < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5

	Valores estabelecidos		Tolerâncias
	Por massa total da mistura	Por massa de granulados	
Massa de areias finas SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Massa do aglutinante (betume)	5,8 %	N. A.	± 0,5
Dimensão máxima da gravilha	8 mm		6,3-10
Dureza do aglutinante	(ver adiante)		
Coefficiente de polimento acelerado (CPA)	> 50		
Compacidade relativa à compacidade Marshall	98 %		

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE

Decreto-Lei n.º 50/2001

de 13 de Fevereiro

A Casa Pia de Lisboa, sendo desde 1780 o mais importante equipamento oficial português de combate à exclusão social de crianças e de jovens, desenvolvendo medidas de prevenção e de protecção, tem visto reconhecida de múltiplas formas pela sociedade civil e pela Nação a sua actividade sócio-educativa, sendo de destacar as várias condecorações recebidas, a mais recente das quais a de membro honorário da Ordem de Instrução Pública.

A sua acção desenvolve-se através do acolhimento, educação, ensino, formação e preparação técnico-profissional dos menores em perigo que lhe são confiados, com prioridade para os órfãos e abandonados, tendo em vista a melhor inserção de todos eles na sociedade.

Os múltiplos factores de exclusão e os novos e cada vez mais diversificados riscos sociais, próprios de uma sociedade em mutação, têm obrigado a instituição não só a crescer constantemente como a implementar diferentes e mais adequadas respostas sociais para cada nova situação.

Esse crescimento e essa diversificação de respostas tem levado a Casa Pia de Lisboa a reestruturar-se gradualmente e a procurar os meios humanos e os recursos materiais que lhe possibilitem o exercício da sua actividade sem sobressaltos e com o êxito que unanimemente lhe vem sendo reconhecido.

Ora acontece que a lei orgânica por que actualmente se rege foi aprovada em 1985, altura em que a Casa Pia de Lisboa acolhia apenas 2600 educandos e em que o ensino ministrado quase só se cingia ao unificado, não estando de modo algum adequada à complexa realidade de hoje, em que o número de educandos atinge 4600 e a oferta educativa ganhou uma dimensão nunca antes atingida, nomeadamente através dos 44 cursos técnico-profissionais, dos níveis 1, 2 e 3, que lecciona, com equivalências aos diversos níveis de ensino básico e secundário, a que se juntam as muitas actividades de índole cultural, artística, desportiva, recreativa e circum-escolar, as quais, pela sua extraordinária importância educativa e tradição institucional, levaram à criação do Centro Cultural Casapiano, em Belém.

Também a nível da acção social a Casa Pia de Lisboa reforçou os seus equipamentos, melhorando e humanizando os actuais estabelecimentos integrados e criando outros, designadamente o Colégio António Aurélio da Costa Ferreira, em Lisboa, a Escola Agrícola Francisco Margiochi, em Alcanena, e o Centro Edu-

cativo e de Apoio Social, no Monte de Caparica, dinamizando em todos eles lares/residências educativas.

Foi dado cumprimento ao disposto na Lei n.º 23/98, de 26 de Maio.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Da natureza, regime jurídico e atribuições da Casa Pia de Lisboa

Artigo 1.º

Natureza e regime jurídico

1 — A Casa Pia de Lisboa, adiante designada por CPL, é um instituto público destinado ao acolhimento, educação, ensino, formação e inserção social de crianças e jovens em perigo ou em risco de exclusão social, dotado de autonomia administrativa, financeira, técnica e pedagógica, sob a tutela do Ministério do Trabalho e da Solidariedade.

2 — A autonomia técnica e pedagógica compreende, designadamente, a capacidade de actuação nas áreas de admissão, educação, cultura, ensino regular e ensino técnico-profissional de crianças e jovens, com observância das orientações seguidas no Ministério da Educação e com a garantia do reconhecimento oficial para todos os níveis e formas de ensino ministrados, nos termos da lei.

Artigo 2.º

Atribuições

1 — Compete à CPL assegurar a educação, o ensino e o desenvolvimento integral de crianças e jovens em perigo e em risco de exclusão social, incluindo a reabilitação, formação e integração de crianças e jovens surdos e surdos-cegos.

2 — A prossecução destas atribuições desenvolve-se através de diferentes modalidades de acção social e na oferta de diferentes níveis do ensino oficial, nomeadamente:

- Acolhimento em internato, designadamente em lares/residências educativas;
- Acolhimento em semi-internato;
- Concessão de bolsas e subsídios de estudo a alunos;
- Concessão de subsídios eventuais a alunos para início de vida activa;
- Leccionação de todos os níveis de educação e ensino, desde o pré-escolar ao 12.º ano de escolaridade, incluindo três níveis de ensino técnico-profissional;