

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Declaração n.º 2/2007**

Nos termos do disposto no n.º 7 do artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que se considera caduco o processo relativo à apreciação parlamentar n.º 30/X ao Decreto-Lei n.º 156/2006, de 8 de Agosto, que aprova o regime de determinação e verificação do coeficiente de conservação, apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, uma vez que foram rejeitadas pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional todas as propostas de alteração e que o Plenário foi informado do facto.

Assembleia da República, 26 de Janeiro de 2007. — A Deputada Secretária da Mesa da Assembleia da República, *Celeste Correia*.

Declaração n.º 3/2007

Nos termos do disposto no n.º 7 do artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que se considera caduco o processo relativo à apreciação parlamentar n.º 31/X ao Decreto-Lei n.º 157/2006, de 8 de Agosto, que aprova o regime jurídico das obras em prédios arrendados, apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, uma vez que foram rejeitadas pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional todas as propostas de alteração e que o Plenário foi informado do facto.

Assembleia da República, 26 de Janeiro de 2007. — A Deputada Secretária da Mesa da Assembleia da República, *Celeste Correia*.

Declaração n.º 4/2007

Nos termos do disposto no n.º 7 do artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que se considera caduco o processo relativo à apreciação parlamentar n.º 32/X ao Decreto-Lei n.º 158/2006, de 8 de Agosto, que aprova os regimes de determinação do rendimento anual bruto corrigido e a atribuição do subsídio de renda, apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, uma vez que foram rejeitadas pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional todas as propostas de alteração e que o Plenário foi informado do facto.

Assembleia da República, 26 de Janeiro de 2007. — A Deputada Secretária da Mesa da Assembleia da República, *Celeste Correia*.

Declaração n.º 5/2007

Nos termos do disposto no n.º 7 do artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que se considera caduco o processo relativo à apreciação parlamentar n.º 33/X ao Decreto-Lei n.º 161/2006, de 8 de Agosto, que aprova e regula as comissões arbitrais municipais, apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, uma vez que foram rejeitadas pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação

e Desenvolvimento Regional todas as propostas de alteração e que o Plenário foi informado do facto.

Assembleia da República, 26 de Janeiro de 2007. — A Deputada Secretária da Mesa da Assembleia da República, *Celeste Correia*.

Declaração de Rectificação n.º 13/2007

Para os devidos efeitos se declara que a Lei n.º 53-A/2006, de 29 de Dezembro (Orçamento do Estado para 2007), publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 249, 1.º suplemento, de 29 de Dezembro de 2006, saiu com as seguintes incorrecções, que assim se rectificam:

No n.º 1 do artigo 22.º, onde se lê «artigo 125.º da presente lei,» deve ler-se «artigo 134.º da presente lei,».

No corpo do artigo 108.º, onde se lê «no n.º 2 do artigo 110.º:» deve ler-se «no n.º 2 do artigo 119.º:».

No corpo do artigo 109.º, onde se lê «no n.º 2 do artigo 110.º,» deve ler-se «no n.º 2 do artigo 119.º,».

No n.º 1 do artigo 119.º, onde se lê «nos artigos 99.º e 100.º, [...] e do artigo 111.º da presente lei,» deve ler-se «nos artigos 108.º e 109.º, [...] e do artigo 120.º da presente lei,».

No n.º 2 do artigo 119.º, onde se lê «nos artigos 99.º e 100.º» deve ler-se «nos artigos 108.º e 109.º».

Assembleia da República, 12 de Fevereiro de 2007. — Pela Secretária-Geral, a Adjunta, *Maria do Rosário Boléo*.

Declaração de Rectificação n.º 14/2007

Para os devidos efeitos se declara que a Lei n.º 2/2007, de 15 de Janeiro, que aprova a Lei das Finanças Locais, revogando a Lei n.º 42/98, de 6 de Agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 10, de 15 de Janeiro de 2007, saiu com a seguinte inexactidão, que assim se rectifica:

No n.º 2 do artigo 47.º, onde se lê «certificado legal das contas» deve ler-se «certificação legal das contas».

Assembleia da República, 12 de Fevereiro de 2007. — Pela Secretária-Geral, a Adjunta, *Maria do Rosário Boléo*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA**Decreto-Lei n.º 32/2007**

de 15 de Fevereiro

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/66/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, e aprova o Regulamento Relativo à Utilização de Sistemas de Protecção Frontal em Automóveis, procedendo igualmente à alteração do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro.

A directiva ora transposta é uma das directivas específicas do procedimento de homologação CE que foi instituído pela Directiva n.º 70/156/CÉE, transposta para

o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro.

Os sistemas que fornecem uma protecção frontal adicional aos automóveis tornaram-se cada vez mais populares nos últimos anos, constituindo alguns desses sistemas um risco para a segurança dos peões e de outros utentes da estrada em caso de colisão, sendo por isso necessário adoptar medidas para proteger o público destes riscos.

Os sistemas de protecção frontal podem ser fornecidos como equipamento de origem montado num veículo ou ser comercializados como unidades técnicas autónomas.

Os requisitos técnicos para a homologação de automóveis no que se refere aos sistemas de protecção frontal eventualmente montados devem ser harmonizados, a fim de se evitar a adopção de requisitos diferentes nos vários Estados membros e de garantir o correcto funcionamento do mercado interno. Pelas mesmas razões, os requisitos técnicos para a homologação de sistemas de protecção frontal como unidades técnicas autónomas, na acepção do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro, devem ser harmonizados.

É necessário controlar a utilização de sistemas de protecção frontal e estabelecer os requisitos relativos aos ensaios, à construção e à montagem, com os quais qualquer sistema de protecção frontal deve imperativamente estar em conformidade, quer seja fornecido como equipamento de origem montado num veículo quer introduzido no mercado como unidade técnica autónoma.

Os ensaios devem requerer que os sistemas de protecção frontal sejam concebidos de forma a aumentar a segurança dos peões e reduzir o número de lesões. Estes requisitos devem também ser tidos em consideração no contexto da protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada antes e em caso de colisão com um automóvel.

A directiva ora transposta faz parte do programa de acção europeu de segurança rodoviária e pode ser complementada por medidas nacionais destinadas a proibir ou restringir a utilização de sistemas de protecção frontal já comercializados antes da sua entrada em vigor.

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2005/66/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, e aprova o Regulamento Relativo à Utilização de Sistemas de Protecção Frontal em Automóveis, cujo texto se publica em anexo e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos I a VI do Regulamento fazem parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Disposições transitórias relativas à homologação

1 — No que se refere a novos modelos de veículos equipados com sistemas de protecção frontal conformes aos requisitos estabelecidos no Regulamento ora aprovado, por motivos relacionados com os sistemas de protecção frontal, não é possível:

- a*) Recusar a concessão de uma homologação CE ou de uma homologação de âmbito nacional;
- b*) Proibir a sua matrícula, venda ou entrada em serviço.

2 — No que se refere a novos tipos de sistema de protecção frontal fornecido como unidade técnica autónoma conformes com os requisitos estabelecidos no Regulamento ora aprovado, não é possível:

- a*) Recusar a concessão de uma homologação CE ou de uma homologação de âmbito nacional;
- b*) Proibir a sua venda ou entrada em serviço.

3 — Deve ser recusada concessão da homologação CE ou de uma homologação de âmbito nacional a novos modelos de veículos equipados com sistemas de protecção frontal ou a novos tipos de sistema de protecção frontal fornecido como unidade técnica autónoma que não estejam conformes com os requisitos estabelecidos no Regulamento ora aprovado.

4 — A partir de 25 de Maio de 2007, no que se refere a veículos que não estejam conformes com os requisitos estabelecidos no Regulamento ora aprovado, por motivos relacionados com os sistemas de protecção frontal, deve-se:

- a*) Considerar que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos deixam de ser válidos para efeitos do disposto no artigo 21.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro;
- b*) Proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de veículos novos não acompanhados de um certificado de conformidade nos termos do disposto no Regulamento referido na alínea anterior.

5 — A partir de 25 de Maio de 2007, os requisitos constantes do Regulamento ora aprovado relacionados com os sistemas de protecção frontal fornecidos como unidades técnicas autónomas são aplicáveis para os efeitos previstos no artigo 22.º do Regulamento da Homologação CE referido nas alíneas *a*) e *b*) do número anterior.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Dezembro de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Luís Filipe Marques Amado*.

Promulgado em 30 de Janeiro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.
Referendado em 31 de Janeiro de 2007.

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

ANEXO

REGULAMENTO RELATIVO À UTILIZAÇÃO DE SISTEMAS DE PROTECÇÃO FRONTAL EM AUTOMÓVEIS

CAPÍTULO I

Disposições técnicas

SECÇÃO I

Âmbito de aplicação e definições

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento estabelece os requisitos técnicos para a homologação de automóveis no que respeita aos sistemas de protecção frontal fornecidos como equipamentos de origem montados ou como unidades técnicas autónomas, tendo como objectivo melhorar a segurança dos peões e dos veículos através de medidas passivas.

Artigo 2.º

Definições

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

a) «Altura inferior do sistema de protecção frontal» a distância vertical entre o solo e a linha inferior de referência do sistema de protecção frontal, definida na alínea i), com o veículo posicionado na sua atitude normal de circulação;

b) «Altura superior do sistema de protecção frontal» a distância vertical entre o solo e a linha superior de referência do sistema de protecção frontal, definida na alínea j), com o veículo posicionado na sua atitude normal de circulação;

c) «Aresta exterior extrema do veículo», em relação às partes laterais do veículo, o plano paralelo ao plano longitudinal médio do veículo e tangente à sua aresta exterior lateral e, em relação às partes frontal e traseira, o plano transversal perpendicular ao veículo e tangente às suas arestas exteriores frontal e traseira, não contando com a saliência;

i) Dos pneus, nas proximidades do seu ponto de contacto com o solo, e respectivas válvulas;

ii) Dos dispositivos antiderrapantes eventualmente montados nas rodas;

iii) Dos espelhos retrovisores;

iv) Das luzes indicadoras de direcção laterais, das luzes delimitadoras, das luzes de presença à frente e atrás (laterais) e das luzes de estacionamento;

v) Das partes montadas nos pára-choques, do dispositivo de reboque e dos tubos de escape, em relação às extremidades frontal e traseira;

d) «Condições normais de circulação» a situação do veículo em ordem de marcha posicionado no solo, com os pneus cheios às pressões recomendadas, e as rodas da frente paralelas ao eixo do veículo, com a capacidade máxima de todos os fluidos necessários ao funcionamento do veículo, com todo o equipamento de origem fornecido pelo fabricante do veículo, com uma massa de 75 kg colocada no banco do condutor e uma massa de 75 kg colocada no banco do passageiro da frente, e com a suspensão regulada para uma velocidade de

40 km/h ou 35 km/h em condições normais de funcionamento especificadas pelo fabricante, especialmente para veículos equipados com uma suspensão activa ou com um dispositivo de regulação automática da altura;

e) «Critério do comportamento funcional da cabeça (HPC)» a fórmula constante do anexo I do presente Regulamento;

f) «Linha de contorno para um comprimento de 1000 mm» o traço geométrico descrito na superfície dianteira superior por uma extremidade de uma fita flexível de 1000 mm de comprimento que, quando mantida num plano vertical longitudinal do veículo, corre ao longo da parte frontal do pára-choques da tampa do compartimento do motor e do sistema de protecção frontal; a fita é mantida tensa ao longo de toda a operação, com uma extremidade em contacto com o solo, verticalmente por baixo da face frontal do pára-choques, e a outra extremidade mantida em contacto com a superfície dianteira superior, sendo o veículo posicionado na atitude normal de circulação;

g) «Linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor» o traço geométrico dos pontos de contacto entre uma vara de 1000 mm de comprimento e a superfície frontal da tampa do compartimento do motor, quando a vara, mantida paralelamente ao plano longitudinal vertical do veículo e inclinada 50° para trás e com a extremidade inferior a 600 mm acima do solo, corre ao longo da borda dianteira da tampa do compartimento do motor, mantendo-se em contacto com ela; no caso dos veículos com uma superfície superior da tampa do compartimento do motor inclinada essencialmente a 50°, de modo que a vara se mantém em contacto de forma permanente ou tem pontos de contacto múltiplos, em vez de um contacto num só ponto, determina-se a linha de referência com a vara inclinada 40° para trás; no caso dos veículos com uma forma tal que o contacto se faz em primeiro lugar na extremidade inferior da vara, considera-se este contacto como sendo a linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor, nessa posição lateral; no caso dos veículos com uma forma tal que o contacto se faz em primeiro lugar na extremidade superior da vara, o traço geométrico dos pontos da linha de contorno para um comprimento de 1000 mm definida na alínea p) deve ser utilizado como linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor nessa posição lateral; para efeitos do presente Regulamento, considera-se também que a borda superior do pára-choques constitui a borda dianteira da tampa do compartimento do motor, se entrar em contacto com a vara durante o processo;

h) «Linha de referência da borda dianteira do sistema de protecção frontal» o traço geométrico dos pontos de contacto entre uma vara de 1000 mm de comprimento e a superfície frontal do sistema de protecção frontal, quando a vara, mantida paralelamente ao plano longitudinal vertical do veículo e inclinada 50° para trás corre ao longo da borda dianteira do sistema de protecção frontal, mantendo-se em contacto com ela; no caso dos veículos com uma superfície superior do sistema de protecção frontal inclinada essencialmente a 50°, de modo que a vara se mantém em contacto de forma permanente ou tem pontos de contacto múltiplos em vez de um contacto num só ponto, determina-se a linha de referência com a vara inclinada 40° para trás;

i) «Linha inferior de referência do sistema de protecção frontal» o limite inferior dos pontos significativos de contacto de um peão com o sistema de protecção frontal ou com o veículo, sendo definida como o traço geométrico dos pontos menos elevados de contacto entre uma vara de 700 mm de comprimento e o sistema de protecção frontal, quando a vara, mantida paralelamente ao plano vertical longitudinal do veículo e inclinada 25° para a frente, correr ao longo da parte da frente do veículo, mantendo ao mesmo tempo contacto com o solo e com a superfície do sistema de protecção frontal ou do veículo;

j) «Linha superior de referência do sistema de protecção frontal» o limite superior dos pontos significativos de contacto de um peão com o sistema de protecção frontal ou com o veículo, sendo definida como o traço geométrico dos pontos mais elevados de contacto entre uma vara de 700 mm de comprimento e o sistema de protecção frontal ou a parte dianteira do veículo, conforme o que entrar em contacto, quando a vara, mantida paralelamente ao plano vertical longitudinal do veículo e inclinada 20° para trás, correr ao longo da parte da frente do veículo, mantendo ao mesmo tempo contacto com o solo e com a superfície do sistema de protecção frontal ou do veículo;

l) «Modelo de veículo» a categoria de veículos a motor que, para a frente dos montantes A, não diferem entre si quanto a aspectos essenciais, na medida em que sejam passíveis de ter influência na validade dos resultados dos ensaios de colisão previstos no presente Regulamento, nomeadamente no que diz respeito:

- i) À estrutura;
- ii) Às dimensões principais;
- iii) Aos materiais da superfície externa do veículo;
- iv) À disposição dos componentes, externos ou internos;
- v) Ao método de fixação de um sistema frontal de protecção;

m) «Pára-choques» a estrutura exterior situada na parte inferior dianteira do veículo homologado, incluindo todas as estruturas do veículo destinadas a protegê-lo em caso de colisão frontal a baixa velocidade com outro veículo, bem como quaisquer apêndices, nomeadamente a placa de matrícula, e não inclui equipamentos montados no veículo após a homologação e que se destinam a constituir uma protecção frontal adicional do veículo;

n) «Raio de curvatura» o raio do arco de circunferência que mais se aproxime da forma arredondada do componente em questão;

o) «Sistema de protecção frontal» a estrutura ou estruturas autónomas, tais como barras de protecção, ou pára-choques adicionais, que se destinam a proteger a superfície exterior do veículo, acima e ou abaixo do pára-choques de origem, dos eventuais danos em caso de colisão com um objecto, estando excluídas da presente definição as estruturas com uma massa inferior a 0,5 kg que se destinam a proteger apenas as luzes;

p) «Superfície exterior» o exterior do veículo, para a frente dos montantes A, incluindo a tampa do compartimento do motor, os guarda-lamas, os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e os elementos aparentes de reforço;

q) «Unidade técnica autónoma» uma unidade técnica autónoma na acepção da alínea k) do artigo 2.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro, e destinado a ser montado e utilizado num ou mais modelos de veículo;

r) «Veículo» qualquer automóvel da categoria M1, conforme definido na alínea d) do artigo 2.º e no anexo II do Regulamento referido na alínea anterior, com uma massa máxima total admissível não superior a 3,5 t e qualquer veículo da categoria N1, conforme definido no referido anexo II.

SECÇÃO II

Disposições relativas à construção e à montagem

Artigo 3.º

Sistemas de protecção frontal

1 — Os requisitos referidos nos números seguintes são aplicáveis:

a) A sistemas de protecção frontal montados como a equipamentos de origem nos veículos novos; e

b) A sistemas de protecção frontal fornecidos como unidades técnicas autónomas para montagem em veículos específicos.

2 — A entidade responsável pela concessão da homologação pode permitir que os requisitos constantes da secção seguinte possam ser considerados plena ou parcialmente cumpridos mediante qualquer ensaio equivalente efectuado no sistema de protecção frontal nos termos da legislação aplicável em matéria de homologação.

3 — Os componentes do sistema de protecção frontal devem ser concebidos de modo que todas as superfícies rígidas que possam entrar em contacto com uma esfera de 100 mm tenham um raio de curvatura mínimo de 5 mm.

4 — A massa total do sistema de protecção frontal, incluindo todas as braçadeiras e fixações, não deve exceder 1,2% da massa do veículo para o qual foi concebido, até ao limite máximo de 18 kg.

5 — A altura de um sistema de protecção frontal, quando montado num veículo, não deve situar-se, em nenhum ponto, a mais de 50 mm acima da linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor, definida na alínea g) do artigo anterior, medidos num plano longitudinal vertical ao veículo nesse ponto.

6 — O sistema de protecção frontal não deve aumentar a largura do veículo em que seja montado, devendo as extremidades do sistema ser viradas para dentro na direcção da superfície exterior, se a largura total do sistema de protecção frontal for superior a 75% da largura do veículo, de modo a minimizar os riscos de se enganchar.

7 — Considera-se cumprido o requisito referido no número anterior se o sistema de protecção frontal estiver encaixado ou integrado na carroçaria ou se a extremi-

dade do sistema estiver voltada de modo a não ser contactável por uma esfera de 100 mm e o intervalo entre a extremidade do sistema e a carroçaria circundante não exceder 20 mm.

8 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 6 e 7, supra, o intervalo entre os componentes do sistema de protecção frontal e a superfície exterior subjacente não deve exceder 80 mm, devendo ser ignoradas as descontinuidades locais no contorno geral da carroçaria subjacente, tais como aberturas em grelhas, entradas de ar, etc.

9 — A fim de preservar os benefícios do pára-choques do veículo, em qualquer posição lateral ao longo do veículo, a distância longitudinal entre a parte mais avançada do pára-choques e a parte mais avançada do sistema de protecção frontal não deve exceder 50 mm.

10 — O sistema frontal de protecção não deve reduzir de modo significativo a eficácia do pára-choques, considerando-se este requisito cumprido, se não existirem mais de dois componentes verticais e nenhum componente horizontal do sistema de protecção frontal que se sobreponham ao pára-choques.

11 — O sistema de protecção frontal não deve estar inclinado para a frente relativamente à linha vertical.

12 — As partes superiores do sistema de protecção frontal não devem ultrapassar em mais de 50 mm para cima ou para a retaguarda, na direcção do limpa-pára-brisas, a linha de referência da borda dianteira da tampa do compartimento do motor do veículo, definida na alínea g) do artigo anterior, com o sistema de protecção frontal desmontado, sendo cada ponto de medição feito num plano vertical longitudinal que atravessa o veículo nesse ponto.

13 — A montagem dos sistemas de protecção frontal não deve prejudicar a conformidade com directivas em matéria de homologação de veículos.

Artigo 4.º

Sistemas de protecção frontal comercializados como unidades técnicas autónomas

1 — Os sistemas de protecção frontal que sejam unidades técnicas autónomas não podem ser distribuídos, postos à venda ou vendidos sem incluírem uma lista dos modelos de veículos para os quais o sistema de protecção frontal foi homologado e instruções claras de montagem.

2 — As instruções de montagem devem conter indicações de instalação específicas, incluindo modos de fixação para os veículos para os quais a unidade técnica foi homologada, que permitam montar os componentes homologados nesses veículos, em conformidade com as disposições aplicáveis constantes do artigo anterior.

SECÇÃO III

Disposições relativas a ensaio

Artigo 5.º

Ensaio

Os sistemas de homologação frontal para serem homologados devem ser sujeitos aos seguintes ensaios:

- a) Perna contra sistema de protecção frontal;
- b) Anca contra sistema de protecção frontal;

c) Anca contra borda dianteira do sistema de protecção frontal;

d) Cabeça de criança/cabeça de adulto pequeno contra sistema de protecção frontal.

Artigo 6.º

Perna contra sistema de protecção frontal

1 — O ensaio é realizado a uma velocidade de impacte de 40 km/h, não devendo:

a) O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho exceder 21°;

b) O deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho exceder 6 mm;

c) A aceleração medida na extremidade superior da tibia exceder 200 g.

2 — Relativamente aos sistemas de protecção frontal homologados como unidades técnicas autónomas para utilização apenas em veículos especificados de massa total autorizada inferior ou igual a 2,5 t, homologados até 1 de Outubro de 2005, ou em veículos de massa total autorizada superior a 2,5 t, as disposições referidas no número anterior podem ser substituídas pelas seguintes:

a) O ensaio é realizado a uma velocidade de impacte de 40 km/h, não devendo:

i) O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho exceder 26°;

ii) O deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho exceder 7,5 mm;

iii) A aceleração medida na extremidade superior da tibia exceder 250 g;

b) Os ensaios são realizados no veículo com o sistema de protecção frontal montado e sem o sistema de protecção frontal montado, a uma velocidade de impacte de 40 km/h; estes dois ensaios são realizados em instalações equivalentes de acordo com a autoridade responsável pelos ensaios, sendo registados os valores do ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho, do deslocamento máximo de ruptura do joelho e da aceleração medida na extremidade superior da tibia, não devendo, em cada caso, o valor registado para o veículo com o sistema de protecção frontal montado exceder 90% do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.

3 — Se a altura inferior do sistema de protecção frontal for superior a 500 mm, este ensaio deverá ser substituído pelo ensaio da anca contra sistema de protecção frontal, como especificado no artigo seguinte.

Artigo 7.º

Anca contra sistema de protecção frontal

1 — O ensaio é realizado a uma velocidade de impacte de 40 km/h, não devendo:

a) A soma instantânea das forças de impacte em função do tempo exceder 7,5 kN;

b) O momento de flexão no pêndulo que simula a anca exceder 510 Nm.

2 — O ensaio de anca contra sistema de protecção frontal deve ser realizado se a altura inferior do sistema de protecção frontal, em posição de ensaio, for superior a 500 mm.

3 — Relativamente aos sistemas de protecção frontal homologados como unidades técnicas autónomas para utilização apenas em veículos especificados de massa total autorizada inferior ou igual a 2,5 t, homologados até 1 de Outubro de 2005, ou em veículos de massa total autorizada superior a 2,5 t, as disposições constantes do n.º 1 podem ser substituídas pelas seguintes:

a) O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h, não devendo:

i) A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo exceder 9,4 kN;

ii) O momento de flexão no pêndulo do ensaio exceder 640 Nm;

b) Os ensaios são realizados no veículo com o sistema de protecção frontal montado e sem o sistema de protecção frontal montado, a uma velocidade de impacto de 40 km/h; estes dois ensaios são realizados em instalações equivalentes, de acordo com a autoridade responsável pelos ensaios, sendo registados os valores da soma instantânea das forças de impacto e do momento de flexão do pêndulo do ensaio, não devendo, em cada caso, o valor registado para o veículo com o sistema de protecção frontal montado exceder 90% do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.

4 — No caso de a altura inferior do sistema de protecção frontal ser inferior a 500 mm, o ensaio não é necessário.

Artigo 8.º

Anca contra borda dianteira do sistema de protecção frontal

1 — O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h, não devendo:

a) A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo, nas extremidades superior e inferior do pêndulo que simula a anca, exceder um eventual objectivo de 5 kN;

b) O momento de flexão no pêndulo exceder um eventual objectivo de 300 Nm.

2 — Os resultados resultantes do disposto no número anterior são registados apenas para efeitos de controlo.

Artigo 9.º

Cabeça de criança/cabeça de adulto pequeno contra sistema de protecção frontal

1 — O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg.

2 — O critério de comportamento funcional da cabeça (HPC), calculado com base no resultante das funções temporais do acelerómetro, em conformidade com o previsto na alínea e) do artigo 2.º, não deve, em caso algum, ser superior a 1000.

CAPÍTULO II

Disposições administrativas relativas à homologação

SECÇÃO I

Pedido de homologação CE

Artigo 10.º

Pedido de homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito à montagem de um sistema de protecção frontal

1 — O modelo da ficha de informações consta do anexo II do presente Regulamento.

2 — Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela homologação um veículo representativo do modelo de veículo equipado com um sistema de protecção frontal a que se refere o pedido de homologação.

3 — A pedido do serviço técnico, devem ser apresentados componentes específicos ou amostras de materiais utilizados.

Artigo 11.º

Pedido de homologação CE de sistemas de protecção frontal como unidades técnicas autónomas

1 — O modelo da ficha de informações consta do anexo III do presente Regulamento.

2 — Deve ser apresentada uma amostra do tipo de sistema de protecção frontal a homologar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação, podendo o serviço solicitar mais amostras se considerar necessário.

3 — As amostras referidas no número anterior devem estar clara e indelevelmente marcadas com a firma ou marca do requerente e a designação do tipo, devendo ser prevista a posterior afixação, obrigatória, da marca de homologação CE.

SECÇÃO II

Concessão da homologação CE e marca de homologação CE

Artigo 12.º

Concessão da homologação CE

1 — Os modelos dos certificados de homologação CE, em conformidade com o disposto nos n.ºs 6 a 8 do artigo 11.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro, figuram:

a) No que respeita aos pedidos referidos no artigo 10.º, no anexo IV do presente Regulamento;

b) No que respeita aos pedidos referidos no artigo anterior, no anexo V do presente Regulamento.

2 — Para efeitos de homologação dos sistemas de protecção frontal como unidades técnicas, qualquer referência ao veículo pode ser interpretada como uma referência à estrutura em que o sistema é montado para ensaios e que é suposto representar as dimensões dianteiras e exteriores de um dado modelo de veículo para o qual o sistema está a ser homologado.

Artigo 13.º

Marca de homologação CE

1 — Qualquer sistema de protecção frontal conforme com o tipo homologado, em aplicação do presente Regulamento, deve apresentar uma marca de homologação CE.

2 — A marca de homologação CE deve ser constituída pelos elementos referidos no n.º 2 do anexo I do presente Regulamento.

3 — A marca de homologação CE deve ser afixada ao sistema de protecção frontal, de modo a ser indelével e claramente legível, mesmo quando o sistema esteja montado no veículo.

4 — Um exemplo da marca de homologação CE figura no anexo VI do presente Regulamento.

ANEXO I

[a que se refere a alínea e) do artigo 2.º e o artigo 13.º do Regulamento]

I — O critério do comportamento funcional da cabeça (*HPC*), a que se refere a alínea r) do artigo 2.º do presente Regulamento, deve ser calculado utilizando a seguinte fórmula:

$$HPC = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a dt \right]^{2.5}$$

em que *a* é a aceleração resultante no centro de gravidade da cabeça (m/s^2) como múltiplo de *g*, registada em função do tempo e filtrada a uma classe de frequência de canal de 1000 Hz; *t*₁ e *t*₂ são os instantes que definem o início e o fim do período de registo aplicável, em que o valor de *HPC* é o máximo entre o primeiro e o último instantes do contacto. Os valores de *HPC* para os quais o intervalo (*t*₁ - *t*₂) é superior a 15 ms são ignorados para efeitos de cálculo do valor máximo.

II — A marca de homologação referida no artigo 13.º do presente Regulamento deve ser constituída:

A) Por um rectângulo envolvendo a letra minúscula «e», seguida do número ou letras distintivos do Estado membro que concedeu a homologação:

- 1 para a Alemanha;
- 2 para a França;
- 3 para a Itália;
- 4 para os Países Baixos;
- 5 para a Suécia;
- 6 para a Bélgica;
- 9 para a Espanha;
- 11 para o Reino Unido;
- 12 para a Áustria;
- 13 para o Luxemburgo;
- 17 para a Finlândia;
- 18 para a Dinamarca;
- 21 para Portugal;
- 23 para a Grécia;
- IRL para a Irlanda;
- 49 para Chipre;
- 8 para a República Checa;
- 29 para a Estónia;
- 7 para a Hungria;

- 32 para a Letónia;
- 36 para a Lituânia;
- 50 para Malta;
- 20 para a Polónia;
- 27 para a Eslováquia;
- 26 para a Eslovénia;

B) Pelo «número de homologação de base» constante da secção 4 do número de homologação referido no anexo VII do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro, precedido do número sequencial de dois algarismos atribuído à última alteração técnica significativa à data da concessão da homologação CE, figurando ambos na proximidade do rectângulo, sendo o correspondente número sequencial 01.

Um asterisco a seguir ao número sequencial indicará que o sistema de protecção frontal foi homologado depois de satisfazer o ensaio do pêndulo que simula a perna referido no n.º 2 do artigo 6.º ou no n.º 3 do artigo 7.º Se a entidade responsável pela concessão da homologação não der a sua aprovação, o asterisco é substituído por um espaço.

ANEXO II

(a que se refere o n.º 1 do artigo 10.º do Regulamento)

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º

Nos termos do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 28 de Outubro, relativo à homologação CE de veículos no que diz respeito ao fornecimento de sistemas de protecção frontal

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

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas utilizarem materiais especiais, devem ser fornecidas as informações relevantes relacionadas com o seu comportamento funcional.

0.GERAL

- 0.1.Marca (designação comercial do fabricante):
- 0.2.Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3.Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo:
- 0.3.1.Localização dessa marcação:
- 0.4.Categoria de veículo:
- 0.5.Nome e endereço do fabricante:
- 0.8.Endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:

1.CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

- 1.1.Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
- 2.MASSAS E DIMENSÕES (em kg e mm)
(ver desenhos, se aplicável)
- 2.8.Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante
(máx. e mín.):
- 2.8.1.Distribuição dessa massa pelos eixos (máx. e mín.):

9. CARROÇARIA

- 9.1. Tipo de carroçaria:
- 9.[11]. Sistema de protecção frontal
- 9.[11].1. Vista do conjunto (desenhos ou fotografias) indicando a posição e fixação dos sistemas de protecção frontal:
- 9.[11].2. Desenhos e/ou fotografias, se necessário, de grelhas de entrada de ar, grelha do radiador, barras, distintivos, emblemas e elementos decorativos, bem como de quaisquer outras saliências exteriores e partes da superfície exterior que possam ser consideradas essenciais (por exemplo, equipamento de iluminação). Se as peças indicadas na frase anterior não forem essenciais, podem, para efeitos de documentação, ser substituídas por fotografias, acompanhadas, se necessário, de pormenores dimensionais e/ou de texto: ...
- 9.[11].3. Informações detalhadas sobre as fixações necessárias, incluindo os requisitos de binário de aperto, e instruções pormenorizadas de montagem.
- 9.[11].4. Desenho dos pára-choques:
- 9.[11].5. Desenho da linha de plataforma na parte dianteira do veículo:

Data:

ANEXO III

[a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º do Regulamento]

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º

Relativa à homologação CE de sistemas de protecção frontal como unidades técnicas autónomas (2005/66/CE)

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

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas utilizarem materiais especiais, devem ser fornecidas as informações relevantes relacionadas com o seu comportamento funcional.

0. GERAL

- 0.1. Marca (designação comercial do fabricante):
- 0.2. Tipo e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:

1. DESCRIÇÃO DO DISPOSITIVO

- 1.1. Descrição técnica pormenorizada (incluindo fotografias ou desenhos):
- 1.2. Instruções de montagem e instalação, incluindo o binário de aperto requerido:
- 1.3. Lista dos modelos de veículo em que pode ser montado:
- 1.4. Eventuais restrições de utilização e condições de montagem:

ANEXO IV

[a que se refere a alínea a) n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento]

(MODELO)

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade administrativa

Comunicação relativa à

- homologação
- extensão da homologação
- recusa da homologação
- revogação da homologação de um modelo de veículo equipado com um sistema de protecção frontal em conformidade com a Directiva 2005/66/CE.

Número de homologação:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (designação comercial do fabricante):
- 0.2. Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo:
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria de veículo:
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.7. No caso de um sistema de protecção frontal, localização e método de afixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Eventuais observações: ver adenda
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:
9. O índice da documentação relativa ao processo de homologação arquivado pela autoridade homologadora, que pode ser obtido mediante pedido, figura em anexo.

Adenda

ao certificado de homologação CE n.º

relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à montagem de um sistema de protecção frontal

1. Informações suplementares, se aplicável:
2. Observações:
3. Resultados dos ensaios constantes da secção III do capítulo I do presente Regulamento

Ensaio	Valores registados		Aprovado/não aprovado
Perna contra sistema de protecção frontal: - 3 posições de ensaio (quando realizado)	Ângulo de flexão	..... Graus	
	Deslocamento de ruptura	..... mm	
	Aceleração na tibia	..... g	
Anca contra sistema de protecção frontal: - 3 posições de ensaio (quando realizado)	Soma das forças de impacto	..... kN	
	Momento de flexão	..... Nm	
Anca contra borda dianteira do sistema de protecção frontal: - 3 posições de ensaio (só para controlo)	Soma das forças de impacto	..... kN	
	Momento de flexão	..... Nm	
Cabeça de criança/adulto pequeno (3,5 Kg) contra sistema de protecção frontal	Valores de HPC (no mínimo, 3 valores)	.....

ANEXO V

[a que se refere a alínea b) n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento]

(MODELO)

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade administrativa

Comunicação relativa à

- homologação
- extensão da homologação
- recusa da homologação
- revogação da homologação de um tipo de sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma em conformidade com a Directiva 2005/66/CE.

Número de homologação:

Razão da extensão:.....

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (designação comercial do fabricante):
- 0.2. Tipo e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3. Meios de identificação do tipo, se marcados no sistema de protecção frontal:
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:

SECÇÃO II

1. Informações adicionais: ver adenda
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Eventuais observações: ver adenda
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:
9. O índice da documentação relativa ao processo de homologação arquivado pela autoridade homologadora, que pode ser obtido mediante pedido, figura em anexo.

Adenda

ao certificado de homologação CE n.º

relativo à homologação de um tipo de sistema de protecção frontal no que diz respeito à Directiva n.º 2005/66/CE

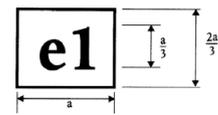
1. Informações suplementares:
- 1.1. Modo de fixação:
- 1.2. Instruções de montagem e instalação:
- 1.3. Lista dos veículos que podem ser equipados com o sistema de protecção frontal, eventuais restrições de utilização e condições necessárias para a montagem:
2. Observações:
3. Resultados dos ensaios constantes da secção III do capítulo I do presente Regulamento

Ensaio	Valores registados		Aprovado/não aprovado
Perna contra sistema de protecção frontal: - 3 posições de ensaio (quando realizado)	Ângulo de flexão	..... ..... Graus	
	Deslocamento de ruptura	..... ..... mm	
	Aceleração na tibia	..... ..... g	
Anca contra sistema de protecção frontal: - 3 posições de ensaio (quando realizado)	Soma das forças de impacto	..... ..... kN	
	Momento de flexão	..... ..... Nm	
Anca contra borda dianteira do sistema de protecção frontal: - 3 posições de ensaio (só para controlo)	Soma das forças de impacto	..... ..... kN	
	Momento de flexão	..... ..... Nm	
Cabeça de criança/adulto pequeno (3,5 Kg) contra sistema de protecção frontal	Valores de HPC (no mínimo, 3 valores)	..... ..... .....

ANEXO VI

(a que se refere o artigo 13.º do Regulamento)

EXEMPLO DE MARCA DE HOMOLOGAÇÃO CE



O dispositivo que apresenta a marca de homologação CE acima indicada refere-se a um sistema de protecção frontal homologado na Alemanha (e1) nos termos da directiva 2005/66/CE (01) com o número de homologação de base 1471.

O asterisco indica que o sistema de protecção frontal foi homologado depois de satisfazer o ensaio do pêndulo que simula a perna referido no n.º 2 do artigo 6.º ou no n.º 3 do artigo 7.º do presente Regulamento. Se a autoridade homologadora não der a sua aprovação, o asterisco é substituído por um espaço.

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

**Decreto-Lei n.º 33/2007
de 15 de Fevereiro**

A criação de um incentivo fiscal que motivasse os proprietários de automóveis ligeiros em fim de vida a entregá-los para destruição constituiu, aquando da sua consagração no Decreto-Lei n.º 292-A/2000, de 15 de Novembro, um instrumento relevante de melhoria de segurança rodoviária, com a inerente salvaguarda do meio ambiente.

Após sucessivas prorrogações da vigência desta medida, as razões subjacentes à sua consagração mantêm-se ainda integralmente válidas.

Com efeito, retirar da circulação os automóveis ligeiros em fim de vida que, pela sua idade e estado de conservação, são susceptíveis de comprometer, quer a segurança pública quer a qualidade do ambiente, incentivando a sua substituição por automóveis ligeiros novos, mais seguros, dotados de tecnologias menos poluentes e de maior eficiência energética insere-se plenamente nas orientações estratégicas que este Governo assumiu de redução da sinistralidade rodoviária e de requalificação e salvaguarda do património ambiental.

Trata-se, aliás, de uma medida concreta cujo sucesso de implementação é exigido face ao quadro das metas subjacentes aos compromissos de redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) assumidos por Portugal no âmbito do Protocolo de Quioto, e concretizada no Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2006), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2006, de 23 de Agosto.

O PNAC 2006, que se destina a dar cumprimento aos referidos compromissos internacionais assumidos por Portugal, designadamente à obrigação de limitar, no período de 2008 a 2012, o aumento das suas emissões de GEE em 27% sobre o valor verificado em 1990, prevê uma avaliação semestral do progresso de cada medida nele prevista, avaliação essa que poderá determinar a revisão dos instrumentos associados às mesmas,