

Decreto do Presidente da República n.º 61/2005

de 28 de Outubro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Manuel da Costa Arsénio como Embaixador de Portugal na Jamaica.

Assinado em 26 de Setembro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Outubro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Diogo Pinto de Freitas do Amaral*.

Decreto do Presidente da República n.º 62/2005

de 28 de Outubro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe João Pedro Leone Zanatti Rodrigues para o cargo de Embaixador de Portugal em Tóquio.

Assinado em 10 de Outubro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Outubro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Diogo Pinto de Freitas do Amaral*.

Decreto do Presidente da República n.º 63/2005

de 28 de Outubro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Carlos Júlio da Cruz Almeida para o cargo de Embaixador de Portugal em Estocolmo.

Assinado em 10 de Outubro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Outubro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Diogo Pinto de Freitas do Amaral*.

Decreto do Presidente da República n.º 64/2005

de 28 de Outubro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe António Jorge Jacob de Carvalho para o cargo de Embaixador de Portugal em Nicósia.

Assinado em 10 de Outubro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Outubro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Diogo Pinto de Freitas do Amaral*.

Decreto do Presidente da República n.º 65/2005

de 28 de Outubro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeada, sob proposta do Governo, a ministra plenipotenciária de 2.ª classe Ana Paula Baptista Grade Zacarias para o cargo de Embaixadora de Portugal em Tallin.

Assinado em 10 de Outubro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Outubro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Diogo Pinto de Freitas do Amaral*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA**Decreto-Lei n.º 178/2005**

de 28 de Outubro

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2004/3/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro, que altera as Directivas n.ºs 70/156/CEE e 80/1268/CEE, do Conselho, no que respeita à medição das emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos N₁.

Assim, são alterados o Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 253/2000, de 16 de Outubro, bem como o 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, alterado pelo Decreto-Lei n.º 72-B/2003, de 14 de Abril, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 3/2005, de 5 de Janeiro.

Ao abrigo da estratégia comunitária de redução das emissões de dióxido de carbono (CO₂) pelos automóveis

de passageiros, a metodologia de medição harmonizada, conforme estabelecida no Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, tem estado a ser utilizada como instrumento básico, tendo como objectivo possibilitar medidas subsequentes de redução do consumo de combustível e das emissões de CO_2 no sector dos veículos ligeiros de mercadorias. Assim, torna-se necessário alargar o âmbito do referido Regulamento de modo a incluir também os veículos da categoria N_1 .

Como se refere na Decisão n.º 1753/2000/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho, que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO_2 dos automóveis novos de passageiros, a Comissão elaborou um estudo sobre as possibilidades e implicações de um método harmonizado de medição das emissões específicas de CO_2 dos veículos da categoria N_1 .

Neste contexto, considera-se tecnicamente aceitável e muito económico aplicar o ensaio de emissões previsto no Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, com a redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 132/2004, de 3 de Junho, para a medição do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dessa categoria de veículos.

Muitos fabricantes com um volume de produção reduzido compram aos fornecedores de motores homologados em relação às emissões de acordo com o Regulamento Respeitante ao Nível das Emissões Poluentes Provenientes dos Motores Alimentados a Diesel, Gás Natural Comprimido ou Gás de Petróleo Liquefeito, Utilizados em Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 237/2002, de 5 de Novembro.

Atendendo ao facto de um número considerável desses fornecedores não possuir as necessárias infra-estruturas ou capacidade técnica para realizar o ensaio das emissões de escape ou de CO_2 , é necessário que se conceda uma isenção aos fabricantes com um volume de produção reduzido, dado que os custos adicionais para garantir o disposto no decreto-lei ora aprovado seriam desproporcionalmente elevados.

Importa ainda referir que os veículos automóveis constituem uma importante fonte de emissão de CO_2 para a atmosfera, o qual constitui o principal gás de efeito de estufa com origem antropogénica, sendo que o crescimento de emissões deste gás no sector dos transportes tem tido aumentos bastante significativos.

Nestes termos, o presente decreto-lei reveste-se de particular importância por ter em vista a redução do consumo de combustível e de emissões de CO_2 neste sector e ainda por permitir ajudar Portugal a cumprir as metas de redução de gases com efeito de estufa fixadas no Protocolo de Quioto, participando activamente nos esforços em que está empenhada a União Europeia.

Pelo presente decreto-lei pretende-se, também, proceder à regulamentação do n.º 1 do artigo 79.º e 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

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/3/CE, alterando o Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 253/2000, de 16 de Outubro, bem como o 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 que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 3/2005, de 5 de Janeiro.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Veículos da classe I da categoria N_1 » veículos da categoria N_1 com massa de referência inferior ou igual a 1305 kg;
- b) «Veículos da classe II da categoria N_1 » veículos da categoria N_1 com massa de referência superior a 1305 kg, mas inferior ou igual a 1760 kg;
- c) «Veículos da classe III da categoria N_1 » veículos da categoria N_1 com massa de referência superior a 1760 kg.

Artigo 3.º

Alteração ao Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis

1 — Os artigos 1.º, 2.º, 5.º e 13.º do Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 253/2000, de 16 de Outubro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

- 1 —
- 2 — O presente Regulamento aplica-se à medição das emissões de dióxido de carbono (CO_2) e do consumo de combustível dos automóveis das categorias M_1 e N_1 .
- 3 — O presente Regulamento não se aplica a um modelo de veículo da categoria N_1 se:

- a) O tipo de motor montado nesse modelo de veículo tiver sido homologado nos termos do Regulamento Respeitante ao Nível das Emissões Poluentes Provenientes dos Motores Alimentados a Diesel, Gás Natural Comprimido ou Gás de Petróleo Liquefeito, Utilizados em Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro, com a última redacção que lhe foi atribuída pelo Decreto-Lei n.º 237/2002, de 5 de Novembro;
- b) A produção anual total de veículos da categoria N_1 do fabricante a nível mundial for inferior a 2000 unidades.

Artigo 2.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 —
 5 —
 6 — O serviço técnico deve verificar durante o ensaio se os veículos da categoria M₁ e N₁, homologados em relação às suas emissões de acordo com o Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 132/2004, de 3 de Junho, satisfazem os valores limite aplicáveis a esse modelo, conforme descrito no referido Regulamento.

Artigo 5.º

[...]

A homologação pode ser objecto de extensão a veículos do mesmo modelo ou de modelo diferente que divirjam no que diz respeito às características referidas no anexo IV a seguir indicadas, se as emissões de CO₂ medidas pelo serviço técnico não excederem em mais de 4 %, para os veículos da categoria M₁, e em mais de 6 %, para os veículos da categoria N₁, o valor de homologação:

- a) Massa de referência;
- b) Massa máxima autorizada;
- c) Tipo de carroçaria:
 - i) Para M₁: berlina, porta à retaguarda, carinha, *coupé*, descapotável, veículo de uso múltiplo;
 - ii) Para N₁: pesado de mercadorias (conjunto chassis/cabine), furgão (conjunto cabine/caixa de mercadorias);
- d) Relações de transmissão finais;
- e) Equipamentos e acessórios do motor.

Artigo 13.º

[...]

1 — O ciclo de ensaios está descrito no anexo VI do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, e inclui tanto na parte 1 (condições urbanas) como na parte 2 (condições extra-urbanas), sendo todas as prescrições de condução contidas nesse apêndice aplicadas à medição de CO₂.

2 — Os veículos que não atinjam os valores de aceleração e velocidade máxima previstos no ciclo de ensaio devem ser acelerados a fundo até que entrem de novo na área da curva de funcionamento prevista, sendo os desvios do ciclo de ensaio registados no relatório de ensaio.»

2 — A parte II do anexo IV ao Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 253/2000, de 16 de Outubro, passa a ter a redacção constante do anexo I ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

Artigo 4.º

Aditamento ao Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis

São aditados os artigos 3.º-A e 5.º-A ao Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 253/2000, de 16 de Outubro, com a seguinte redacção:

«Artigo 3.º-A

Homologação de veículos da categoria N₁ dentro da mesma família

1 — Os veículos da categoria N₁ podem ser objecto de homologação dentro de uma mesma família, tal como definido no número seguinte, através de um dos dois métodos alternativos descritos nos n.ºs 3 a 7 infra.

2 — Os veículos da categoria N₁ podem ser agrupados em famílias para o efeito disposto no presente Regulamento, desde que os seguintes parâmetros sejam idênticos ou se encontrem dentro dos limites seguintes:

a) Parâmetros idênticos:

- i) Fabricante e modelo, tal como definido no anexo IV, parte I, secção I, n.º 0.2;
- ii) Capacidade do motor;
- iii) Tipo do sistema de controlo das emissões;
- iv) Tipo do sistema de combustível, tal como definido no anexo IV, parte II, n.º 1.5.2;

b) Os seguintes parâmetros devem estar dentro dos limites a seguir indicados:

- i) Relações de transmissão finais (não mais de 8 % superior à mais baixa), tal como definido no anexo IV, parte II, n.º 1.6.3;
- ii) Massa de referência (não mais de 220 kg inferior à do modelo mais pesado);
- iii) Superfície frontal (não mais de 15 % inferior à do modelo maior);
- iv) Potência do motor (não mais de 10 % inferior à do valor mais elevado).

3 — Uma família de veículos, tal como definida no número anterior, pode ser homologada com dados de emissão de CO₂ e de consumo de combustível comuns a todos os membros da família, devendo o serviço técnico seleccionar para os ensaios o membro da família que considerar que tem as emissões de CO₂ mais elevadas.

4 — As medições requeridas nos termos do número anterior devem ser efectuadas como descrito na secção III do presente Regulamento e os resultados obtidos com o método descrito nos artigos 21.º e 22.º usados como valores de homologação comuns a todos os membros da família.

5 — Os veículos que são agrupados numa família tal como definido no n.º 2 supra podem ser homologados com dados de emissão de CO₂ e consumo de combustível individuais para cada membro da família, devendo o serviço técnico seleccionar para os ensaios os dois veículos que considerar que apresentam os valores de emissão de CO₂ mais altos e mais baixos, respectivamente, sendo as medições efectuadas conforme descrito na secção III do presente Regulamento.

6 — Se os dados do fabricante para os dois veículos referidos no número anterior estiverem dentro do intervalo de tolerância descrito no artigo 21.º do presente Regulamento, os valores das emissões de CO₂ declarados pelo fabricante para todos os membros da família

de veículos podem ser utilizados como valores de homologação.

7 — Se os dados do fabricante não estiverem dentro do intervalo de tolerância, os resultados obtidos de acordo com o método descrito nos artigos 21.º e 22.º devem ser utilizados como valores de homologação e o serviço técnico deve seleccionar para ensaios adicionais um número adequado de veículos da mesma família.

Artigo 5.º-A

Extensão da homologação de veículos da categoria N₁ na mesma família

1 — Para os veículos da categoria N₁ aprovados como membros de uma família de veículos pelo procedimento constante dos n.ºs 3 e 4 do artigo 3.º-A, a homologação só pode ser objecto de extensão a veículos da mesma família se o serviço técnico considerar que o consumo de combustível do novo veículo não excede o consumo de combustível do veículo em que se baseia o consumo de combustível atribuído à família.

2 — A homologação referida no número anterior pode ser objecto de extensão a veículos que preencham cumulativamente os seguintes requisitos:

- cujo peso exceda, no máximo, em 110 kg o modelo da família que foi testado, desde que a diferença de peso relativamente ao membro mais leve da família não seja superior a 220 kg;
- que tenham uma relação total de transmissão inferior à do membro da família testado unicamente devido a uma alteração na dimensão dos pneus;
- que estejam conformes com os outros membros da família no que se refere a todos os restantes parâmetros.

3 — Para os veículos da categoria N₁ homologados como membros de uma família de veículos pelo procedimento constante dos n.ºs 5 a 7 do artigo 3.º-A, a homologação só pode ser objecto de extensão a veículos da mesma família sem ensaios adicionais se o serviço técnico considerar que o consumo de combustível do novo veículo está dentro dos limites estabelecidos pelos dois veículos da família que têm o consumo de combustível, respectivamente, mais elevado e mais baixo.»

Artigo 5.º

Alteração aos anexos IV e IX do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Os anexos IV e IX ao 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 que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 3/2005, de 5 de Janeiro, passam a ter a redacção constante do anexo II ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

Artigo 6.º

Uso dos dados de eficiência energética e produção de CO₂

No caso de um veículo produzido por um fabricante especializado de carroçarias preencher os critérios de uma das famílias de veículos do fabricante do veículo de base, o fabricante de carroçarias pode usar os dados

sobre eficiência energética e produção de CO₂ fornecidos pelo fabricante do veículo.

Artigo 7.º

Produção de efeitos

1 — A partir da entrada em vigor do presente decreto-lei, no que diz respeito aos veículos da categoria N₁, por motivos relacionados com a emissão de CO₂ ou com o consumo de combustível e se os referidos valores tiverem sido determinados de acordo com os requisitos constantes do Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, na redacção conferida pelo presente decreto-lei, a Direcção-Geral de Viação não pode:

- recusar a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional de um modelo de veículo automóvel;
- proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos nos termos 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, alterado pelo Decreto-Lei n.º 72-B/2003, de 14 de Abril, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 3/2005, de 5 de Janeiro.

2 — A partir da entrada em vigor do presente decreto-lei, relativamente aos veículos da classe I da categoria N₁, e a partir de 1 de Janeiro de 2007, aos veículos das classes II e III da categoria N₁, cujos valores de emissão de CO₂ e de consumo não tenham sido determinados de acordo com os requisitos constantes do Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, na redacção conferida pelo presente decreto-lei, a Direcção-Geral de Viação:

- não pode conceder a homologação CE nos termos do n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas;
- deve recusar a homologação de âmbito nacional, excepto nos casos em que seja invocado o disposto no artigo 12.º do Regulamento referido na alínea anterior.

3 — A partir de 1 de Janeiro de 2006, no que respeita aos veículos da classe I da categoria N₁, e de 1 de Janeiro de 2008, no que respeita aos veículos das classes II e III da categoria N₁, se os valores de emissão de CO₂ e de consumo tiverem sido determinados de acordo com os requisitos constantes do Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis, com a última redacção conferida pelo presente decreto-lei, a Direcção-Geral de Viação deve:

- considerar os certificados de conformidade que acompanham os novos veículos, de acordo com o Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, não válidos para efeitos do disposto no referido diploma;
- recusar a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos que não possuam um certificado de conformidade válido nos termos do Regulamento referido na alínea ante-

rior, excepto nos casos em que seja invocado o disposto nos artigos 12.º e 41.º do mesmo diploma.

4 — No que respeita aos veículos da categoria N₁ construídos em várias fases, as datas constantes dos n.ºs 2 e 3 são adiadas por 12 meses.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de Setembro de 2005. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — António Luís Santos Costa — Diogo Pinto de Freitas do Amaral — Alberto Bernardes Costa — Manuel António Gomes de Almeida de Pinho.*

Promulgado em 10 de Outubro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 13 de Outubro de 2005.

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

ANEXO I

(a que se refere o artigo 5.º)

A parte II do anexo IV do Regulamento das Emissões de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível dos Automóveis passa a ter a seguinte redacção:

«PARTE II

Adenda ao certificado de homologação CE n.º . . . , relativo à homologação de um veículo ⁽⁶⁾ no que diz respeito à Directiva n.º 80/1268/CEE (emissões de CO₂ e consumo de combustível), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2004/3/CE.

- 1 — [. . .]
- 1.1 — [. . .]

- 1.2 — [. . .]
- 1.3 — Tipo de carroçaria:
 - 1.3.1 — Para M₁: berlina, porta à retaguarda, carrinha, *coupé*, descapotável, veículo de uso múltiplo ⁽¹⁾;
 - 1.3.2 — Para N₁: pesado de mercadorias.
- 1.4 — [. . .]
- 1.5 — [. . .]
 - 1.5.1 — [. . .]
 - 1.5.2 — [. . .]
 - 1.5.3 — [. . .]
 - 1.5.4 — [. . .]
 - 1.5.5 — [. . .]
 - 1.5.6 — [. . .]
- 1.6 — [. . .]
 - 16.1 — [. . .]
 - 1.6.2 — [. . .]
 - 1.6.3 — [. . .]
 - 1.6.4 — [. . .]
 - 1.6.5 — [. . .]
- 1.7 — Valores de homologação:
 - 1.7.1 — [. . .]
 - 1.7.1.1 — [. . .]
 - 1.7.1.2 — [. . .]
 - 1.7.1.3 — [. . .]
 - 1.7.2 — [. . .]
 - 1.7.2.1 — [. . .]
 - 1.7.2.2 — [. . .]
 - 1.7.2.3 — [. . .]
- 2 — [. . .]

- ⁽¹⁾ [. . .]
- ⁽²⁾ [. . .]
- ⁽³⁾ [. . .]
- ⁽⁴⁾ [. . .]
- ⁽⁵⁾ [. . .]

⁽⁶⁾ No que se refere aos veículos homologados dentro de uma família nos termos do parágrafo 3.ºA, deve ser fornecida a presente parte II para cada membro da família de veículos individualmente.»

ANEXO II

(a que se refere o artigo 6.º)

1 — A parte I do anexo IV do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO IV

Lista de requisitos de homologação CE de um modelo de veículo

PARTE I

Lista de directivas específicas (eventualmente tendo em conta o âmbito e a última alteração de cada directiva específica enumerada a seguir)

| Assunto | Número da directiva | Jornal Oficial | Aplicabilidade | | | | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
| 1 — Níveis sonoros | 70/157/CEE | L 42, de 23-2-70, p. 16 | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 2 — Emissões | 70/220/CEE | L 76, de 6-4-70, p. 1 | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 3 — Reservatórios de combustível/dispositivos de protecção à retaguarda. | 70/221/CEE | L 76, de 6-4-70, p. 23 | (s) X | X | X | X | X |
| 4 — Espaço da chapa de matrícula à retaguarda. | 70/222/CEE | L 76, de 6-4-70, p. 25 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 5 — Esforço de direcção | 70/311/CEE | L 133, de 8-6-70, p. 10 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 6 — Fechos e dobradiças de portas | 70/387/CEE | L 176, de 10-8-70, p. 5 | X | | | X | X | X | | | | |

| Assunto | Número da directiva | Jornal Oficial | Aplicabilidade | | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
| 49 — Saliências exteriores das cabanas. | 92/114/CEE | L 409, de 31-12-92, p. 17. | | | | X | X | X | | | | |
| 50 — Dispositivos de engate | 94/20/CE | L 195, de 29-7-94, p. 1 | (³) X | (³) X | (³) X | X | X | X | X |
| 51 — Comportamento ao fogo | 95/28/CE | L 281, de 23-11-95, p. 1 | | | X | | | | | | | |
| 52 — Autocarros | 2001/85/CE | L 42, de 13-2-02, p. 1 | | X | X | | | | | | | |
| 53 — Colisão frontal | 96/79/CE | L 18, de 21-1-97, p. 7 | X | | | | | | | | | |
| 54 — Colisão lateral | 96/27/CE | L 169, de 8-7-96, p. 1 | X | | | X | | | | | | |
| 55 — | — | — | | | | | | | | | | |
| 56 — Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas. | 98/91/CE | L 11, de 16-1-99, p. 25 | | | | (⁴) X | (⁴) X | (⁴) X | (⁴) X | (⁴) X | (⁴) X | (⁴) X |
| 57 — Protecção à frente contra o encaixe. | 2000/40/CE | L 203, de 10-8-00, p. 9 | | | | | X | X | | | | |
| 58 — Protecção dos peões | 2003/102/CE | L 321, de 6-12-03, p. 15. | (⁶) X | | | (⁶) (⁷) X | | | | | | |

(¹) Os veículos desta categoria devem ser equipados com um dispositivo adequado de degelo e desembaciamento do pára-brisas.

(²) Os veículos desta categoria devem ser equipados com dispositivos adequados de lavagem e limpeza do pára-brisas.

(³) Os requisitos da Directiva n.º 94/20/CE só são aplicáveis aos veículos equipados com engates.

(⁴) Os requisitos da Directiva n.º 98/91/CE apenas são aplicáveis quando o fabricante requerer a homologação CE de um modelo de veículo destinado ao transporte de mercadorias perigosas.

(⁵) No caso dos veículos alimentados a GPL ou GNC, e até adopção de alterações à Directiva n.º 70/221/CEE, que permitam incluir os depósitos de GPL e GNC, é requerida uma homologação nos termos do Regulamento UNECE n.º 67-01- ou 110.

(⁶) Que não exceda 2,5 t de massa máxima.

(⁷) Derivados de veículos da categoria M₁.

(X) Directiva aplicável.»

2 — No certificado CE de conformidade dos veículos completos ou incompletos das categorias N₁, N₂ e N₃, ao anexo IX do Regulamento referido no número anterior, é aditado o n.º 46.2 com a seguinte redacção:

«46.2 — Emissões de CO₂/consumo de combustível (¹) (só N₁).

Número da directiva de base e da última directiva de aplicação à homologação CE: . . .

| | Emissões de CO ₂ | Consumo de combustível |
|-------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Condições urbanas | . . . g/km |
| Condições extra-urbanas | . . . g/km | . . . l/100 km ou para combustíveis gasosos . . . m ³ /100 km (⁴). |
| Combinado | . . . g/km | . . . l/100 km ou para combustíveis gasosos . . . m ³ /100 km (⁴). |

[. . .]

(⁴) No caso de veículos movidos quer a gasolina quer a combustíveis gasosos, indicar o consumo para ambos. Os veículos equipados com sistemas de gasolina apenas para casos de emergência ou para o arranque e cujo depósito tenha uma capacidade máxima de 15 l serão considerados veículos movidos, exclusivamente, a combustível gasoso para efeitos de ensaio.»

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 23/2005

de 28 de Outubro

Considerando que se afigura muito conveniente o desenvolvimento da cooperação no domínio do turismo entre Portugal e a Argélia, possibilitando um melhor entendimento da vida, história e património cultural das duas nações;

Atendendo que a vigência de um acordo nessa matéria contribuirá para a promoção do intercâmbio de informações nos mais diversos domínios, como, por exemplo, a troca de experiências no restauro do património artístico e arquitectónico:

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República Democrática e Popular da Argélia no Domínio do Turismo, assinado em Lisboa em 31 de Maio de 2005,

cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Setembro de 2005. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Diogo Pinto de Freitas do Amaral* — *Manuel António Gomes de Almeida de Pinho*.

Assinado em 10 de Outubro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 17 de Outubro de 2005.

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

ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DEMOCRÁTICA E POPULAR DA ARGÉLIA NO DOMÍNIO DO TURISMO.

A República Portuguesa e a República Democrática e Popular da Argélia, doravante designadas por Partes:

Desejando aprofundar as relações de amizade entre ambos os Estados;