

Jornal Oficial

da União Europeia

L 109



Edição em língua
portuguesa

Legislação

55.º ano

21 de abril de 2012

Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão, de 16 de abril de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação de certas categorias de veículos a motor no que se refere a sistemas avançados de travagem de emergência** 1

Regulamento de Execução (UE) n.º 348/2012 da Comissão, de 20 de abril de 2012, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 18

DECISÕES

2012/201/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 26 de março de 2012, que altera a Decisão 98/213/CE relativa ao processo de comprovação da conformidade de produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Diretiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita aos kits (conjuntos) para divisórias [notificada com o número C(2012) 1866] ⁽¹⁾** 20

Preço: 3 EUR

(continua no verso da capa)

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

2012/202/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 29 de março de 2012, que altera a Decisão 1999/94/CE relativa ao processo de comprovação da conformidade de produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Diretiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita aos produtos prefabricados de betão normal, betão leve e betão celular autoclavado** [notificada com o número C(2012) 1977] ⁽¹⁾..... 22

2012/203/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 19 de abril de 2012, que altera o anexo I da Decisão 2006/766/CE no que diz respeito à entrada relativa ao Chile na lista de países terceiros a partir dos quais são autorizadas as importações de moluscos bivalves, equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos, vivos, refrigerados, congelados ou transformados, para consumo humano** [notificada com o número C(2012) 2446] ⁽¹⁾..... 24

2012/204/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 19 de abril de 2012, que altera os anexos da Decisão 2003/467/CE relativamente à declaração da Letónia como Estado-Membro oficialmente indemne de brucelose e da Itália, da Polónia e de Portugal como regiões oficialmente indemnes de tuberculose, brucelose e leucose bovina enzoótica** [notificada com o número C(2012) 2451] ⁽¹⁾.... 26



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) N.º 347/2012 DA COMISSÃO

de 16 de abril de 2012

que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação de certas categorias de veículos a motor no que se refere a sistemas avançados de travagem de emergência

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 1, alínea a), e n.º 3, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 é um regulamento específico para efeitos do procedimento de homologação previsto na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) ⁽²⁾.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 estabelece as prescrições essenciais para a homologação de veículos a motor das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ no que se refere à instalação de sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS). É necessário definir os procedimentos, os ensaios e as prescrições específicas para essa homologação.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 estabelece uma obrigação geral de os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ serem equipados com um sistema avançado de travagem de emergência.
- (4) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 estabelece que a Comissão pode, sob certas condições, adotar medidas para isentar determinados veículos ou classes de veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ da obrigação de instalar um AEBS.
- (5) Uma análise custo/benefícios e dos aspetos técnicos e de segurança demonstrou que será necessário mais tempo

até poderem ser aplicados a todos os modelos de veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ requisitos de grande alcance para o AEBS. Ao especificar-se as regras de execução relativas aos ensaios e os requisitos técnicos específicos para a homologação daqueles veículos no que se refere ao AEBS, há que ter em conta, em particular, a tecnologia de travagem e o sistema de suspensão do eixo da retaguarda utilizados nos veículos. É, por conseguinte, oportuno aplicar esses requisitos em duas fases, a começar pela homologação de nível 1, que contempla requisitos adequados de alerta de colisão e requisitos de travagem de emergência para os modelos de veículos das categorias M₃ e N₃, bem como para os modelos de veículos da categoria N₂ com massa máxima superior a 8 toneladas, desde que estes modelos de veículos estejam equipados com sistemas de travagem pneumática ou hidropneumática e com sistemas de suspensão pneumática nos eixos da retaguarda. Numa segunda fase, esses requisitos devem ser alargados e completados com uma homologação de nível 2, para serem aplicados também aos modelos de veículos equipados com sistemas de travagem hidráulicos e sistemas de suspensão dos eixos da retaguarda não pneumáticos e para incluir modelos de veículos da categoria M₂ e da categoria N₂ com massa máxima não superior a 8 toneladas. O calendário para a aplicação da homologação de nível 2 deve prever tempo suficiente para se adquirir maior experiência com esses sistemas e para permitir a evolução técnica neste domínio, bem como para que a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) adote requisitos internacionais harmonizados de desempenho e de ensaio para os modelos de veículos das categorias em causa. Por conseguinte, até dois anos antes da data de entrada em vigor da homologação de nível 2, a Comissão adotará os critérios relativos aos ensaios de alerta e de ativação da travagem para os modelos de veículo da categoria M₂ e da categoria N₂ com massa máxima não superior a 8 toneladas, tomando em consideração a evolução verificada a nível da UNECE sobre esta questão.

- (6) A análise custo/benefício demonstrou igualmente que a aplicação a título obrigatório do AEBS geraria mais custos do que benefícios e, por conseguinte, não se revela adequada para as seguintes categorias de veículos: veículos de tração de semirreboques da categoria N₂ com

⁽¹⁾ JO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

massa máxima superior a 3,5 mas não superior a 8 toneladas, veículos das categorias M₂ e M₃ das classes A, I e II, e autocarros articulados da categoria M₃ das classes A, I e II. Além disso, devido a limitações de ordem técnica e física, é impossível instalar o equipamento de deteção de colisões de molde a garantir o seu funcionamento fiável em certos veículos para fins especiais, veículos todo-o-terreno e veículos de mais de três eixos. Os veículos dessas categorias devem, por conseguinte, ser isentados da obrigação de instalar um AEBS.

- (7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico – Veículos a Motor,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃, conforme definidos no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com as seguintes exceções:

- 1) Veículos de tração de semirreboques da categoria N₂ com uma massa máxima superior a 3,5 mas não superior a 8 toneladas.
- 2) Veículos das categorias M₂ e M₃ das classes A, I e II.
- 3) Autocarros articulados da categoria M₃ das classes A, I e II.
- 4) Veículos todo-o-terreno das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃, conforme referidos no anexo II, parte A, pontos 4.2 e 4.3, da Diretiva 2007/46/CE.
- 5) Veículos para fins especiais das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃, conforme referidos no anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE.
- 6) Veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ com mais de três eixos.
- 3) «Alvo», um automóvel de passageiros da categoria M₁, produzido em grande série, de carroçaria tipo AA berlina tri-corpo, tal como definida no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, parte C, ponto 1, ou, no caso de um alvo macio, um objeto representativo de tal veículo do ponto de vista das características de deteção aplicáveis ao sistema de sensor do AEBS em ensaio.
- 4) «Alvo macio», um objetivo que, em caso de colisão, irá sofrer danos mínimos e causar danos mínimos ao veículo provete.
- 5) «Alvo em movimento», um alvo que se desloca a uma velocidade constante, na mesma direção e no centro da mesma faixa de rodagem que o veículo provete.
- 6) «Alvo imóvel», um alvo que está imóvel, orientado na mesma direção e posicionado no centro da mesma faixa de rodagem de ensaio que o veículo provete.
- 7) «Fase de alerta de colisão», a fase diretamente anterior à fase de travagem de emergência, durante a qual o AEBS alerta o condutor de uma potencial colisão avante.
- 8) «Fase de travagem de emergência», a fase que se inicia quando o AEBS emite para o sistema de travagem de serviço do veículo uma solicitação de travagem correspondente a uma desaceleração de pelo menos 4 m/s².
- 9) «Espaço comum», uma superfície na qual duas ou mais funções de informação podem ser visualizadas, embora não simultaneamente.
- 10) «Verificação automática», uma função integrada que deteta as avarias do sistema em regime semicontínuo, pelo menos enquanto o sistema está ativo.
- 11) «Tempo até à colisão (TTC)», o valor em tempo obtido, dividindo a distância entre o veículo provete e o alvo pela velocidade relativa do veículo provete e o alvo, num dado instante.

Artigo 3.º

Obrigações dos Estados-Membros

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições enunciadas na Diretiva 2007/46/CEE e no Regulamento (CE) n.º 661/2009.

Além disso, entende-se por:

- 1) «Modelo de veículo no que respeita ao seu sistema avançado de travagem de emergência» (AEBS), uma categoria de veículos que não diferem entre si em aspetos essenciais, nomeadamente:
 - a) a designação comercial ou marca do fabricante;
 - b) as características do veículo que influenciam de modo significativo o funcionamento do AEBS;
 - c) o tipo e a conceção do AEBS.
- 2) «Veículo provete», o veículo objeto de ensaio.

1. Com efeitos a partir de 1 de novembro de 2013, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com o AEBS, a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos que não estejam conformes com os requisitos estabelecidos nos anexos II e III, à exceção dos requisitos relativos à homologação de nível 2 enunciados no anexo II e dos critérios de aprovação/rejeição estabelecidos no apêndice 2 do mesmo anexo, com exceção dos veículos não equipados com suspensão pneumática no eixo da retaguarda.

2. Com efeitos a partir de 1 de novembro de 2015, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com o AEBS, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade no que respeita a veículos novos, para efeitos do disposto no artigo 26.º da Diretiva 2007/46/CE, e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos, sempre que esses veículos não cumpram os requisitos estabelecidos nos anexos II e III, com exceção dos requisitos relativos à homologação de nível 2 enunciados no anexo II e dos critérios de aprovação/rejeição estabelecidos no apêndice 2 do mesmo anexo, com exceção dos veículos não equipados com suspensão pneumática no eixo da retaguarda.

3. Com efeitos a partir de 1 de novembro de 2016, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com o AEBS, a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos que não estejam conformes com os requisitos estabelecidos nos anexos II e III, incluindo os requisitos relativos à homologação de nível 2 enunciados no anexo II e os critérios de aprovação/rejeição estabelecidos no apêndice 2 do mesmo anexo.

4. Com efeitos a partir de 1 de novembro de 2018, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com o AEBS, deixar de considerar como válidos os certificados de conformidade no que respeita a veículos novos, para efeitos do disposto no artigo 26.º da Diretiva 2007/46/CE, e proibir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de tais veículos, sempre que esses veículos não cumpram os requisitos estabelecidos nos anexos II e III, incluindo os requisitos relativos à homologação de nível 2 enunciados no anexo II e os critérios de aprovação/rejeição estabelecidos no apêndice 2 do mesmo anexo.

5. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 a 4, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com o AEBS:

- a) Recusar conceder a homologação CE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo sempre que esse veículo cumpra o disposto no Regulamento (CE) n.º 661/2009 e no presente regulamento;
- b) Proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de um veículo novo, sempre que este cumpra o disposto no Regulamento (CE) n.º 661/2009 e no presente regulamento;
- c) Conceder a homologação CE ou a homologação nacional de acordo com a homologação de nível 2 a um novo modelo de veículo da categoria M₂ e da categoria N₂ com massa máxima não superior a 8 toneladas, enquanto os valores de aprovação/rejeição para os ensaios de alerta e de ativação não tiverem sido especificados em conformidade com o artigo 5.º.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de abril de 2012.

Artigo 4.º

Homologação CE de um modelo de veículo no que se refere ao AEBS

1. O fabricante, ou o seu representante, deve apresentar à entidade homologadora o pedido de homologação CE de um modelo de veículo no que se refere ao AEBS.

2. O pedido deve ser apresentado em conformidade com o modelo de ficha de informações que consta da parte 1 do anexo I.

3. Uma vez cumpridos os requisitos pertinentes do anexo II do presente regulamento, a entidade homologadora concede a homologação CE e emite um número de homologação em conformidade com o sistema de numeração estabelecido no anexo VII da Diretiva 2007/46/CE.

Uma entidade homologadora não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

4. Para efeitos do n.º 3, a entidade homologadora emite um certificado de homologação CE em conformidade com o modelo constante da parte 2 do anexo I.

Artigo 5.º

Alteração do apêndice 2 do anexo II

Até 31 de dezembro de 2014, a Comissão deve alterar o Apêndice 2 do anexo II, a fim de incluir os valores de aprovação/rejeição para os ensaios de alerta e de ativação que os modelos de veículos das categorias M₂ e N₂ com massa máxima não superior a 8 toneladas devem cumprir para a homologação de nível 2.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

Modelo de ficha de informações e de certificado de homologação CE para a homologação de veículos a motor no que se refere ao AEBS

PARTE 1

Ficha de informações**MODELO**

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE de um modelo de veículo no que se refere aos sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS).

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

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas mencionadas no anexo I do Regulamento (UE) n.º 347/2012 terem controlos eletrónicos, devem ser fornecidas as informações respeitantes ao respetivo desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.0.1. Quadro:

0.2.0.2. Carroçaria/veículo completo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

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

0.3.0.1. Quadro:

0.3.0.2. Carroçaria/veículo completo:

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.3.1.1. Quadro:

0.3.1.2. Carroçaria/veículo completo:

0.4. Categoria do veículo ^(c):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

0.6. Localização e modo de fixação das chapas regulamentares e localização do número de identificação do veículo:

0.6.1. No quadro:

0.6.2. Na carroçaria:

0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) linha(s) de montagem

0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (se aplicável):

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

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

1.2. Desenho cotado do veículo completo:

1.3. Número de eixos e rodas:

1.3.1. Número e posição de eixos com rodado duplo:

1.3.2. Número e posição de eixos direcionais:

1.3.3. Eixos motores (número, posição, interligação):

2. MASSAS E DIMENSÕES ^(f) ^(g)
(em kg e mm) (remeter para o desenho quando aplicável)
- 2.1. Distância(s) entre os eixos (em carga máxima) ^(g1)
- 2.1.1. Veículos de dois eixos:
- 2.1.1.1. Veículos com três ou mais eixos
- 2.3. Via(s) e largura(s) dos eixos
- 2.3.1. Via de cada eixo direcional ^(g4):
- 2.3.2. Via de todos os outros eixos ^(g4):
- 2.3.4. Largura do eixo mais à frente (medida na parte mais exterior dos pneumáticos, excluindo o abaulamento dos pneumáticos próximo do chão):
- 2.4. Gama de dimensões (totais) do veículo:
- 2.4.1. Para o quadro sem carroçaria
- 2.4.1.1. Comprimento ^(g5):
- 2.4.1.1.1. Comprimento máximo admissível:
- 2.4.1.1.2. Comprimento mínimo admissível:
- 2.4.1.2. Largura ^(g7):
- 2.4.1.2.1. Largura máxima admissível:
- 2.4.1.2.2. Largura mínima admissível:
- 2.4.2. Para o quadro com carroçaria
- 2.4.2.1. Comprimento ^(g5):
- 2.4.2.1.1. Comprimento da área de carga:
- 2.4.2.2. Largura ^(g7):
- 2.4.3. Para a carroçaria homologada sem quadro (veículos das categorias M₂ e M₃)
- 2.4.3.1. Comprimento ^(g5):
- 2.4.3.2. Largura ^(g7):
- 2.6. Massa em ordem de marcha:
Massa do veículo com carroçaria e, no caso de um veículo destinado a rebocar que não seja da categoria M₁, com dispositivo de engate, se montado pelo fabricante, em ordem de marcha, ou massa do quadro ou do quadro com cabina, sem carroçaria e/ou sem dispositivo de engate, se o fabricante não montar a carroçaria nem o dispositivo de engate (com líquidos, ferramentas, roda sobresselente, se montada, e condutor e, para os autocarros, um tripulante, se existir um banco de tripulante no veículo) ^(h) (máximo e mínimo para cada variante):
- 4.7. Velocidade máxima de projeto do veículo (em km/h) ⁽ⁱ⁾:
8. TRAVÕES
(Indicar os seguintes elementos, incluindo os meios de identificação, se aplicável)
- 8.1. Tipo e características dos travões conforme definidas no ponto 1.6 do anexo I da Diretiva 71/320/CEE ⁽¹⁾, com descrição e desenhos dos tambores, discos, tubos, marca e tipo dos calços/pastilhas e/ou guarnições, áreas efetivas de travagem, raio dos tambores, calços ou discos, massas dos tambores, dispositivos de regulação, partes pertinentes do(s) eixo(s) e suspensão:
- 8.2. Diagrama de funcionamento, descrição e/ou desenho dos seguintes dispositivos de travagem definidos no ponto 1.2 do anexo I da Diretiva 71/320/CEE, incluindo pormenores e desenhos da transmissão e comandos:

⁽¹⁾ JO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

- 8.2.1. Sistema de travagem de serviço:
- 8.2.2. Sistema de travagem auxiliar:
- 8.2.4. Qualquer sistema de travagem adicional:
- 8.3. Comando e transmissão dos sistemas de travagem do reboque nos veículos concebidos para atrelar um reboque:
- 8.4. O veículo está equipado para atrelar um reboque com travões de serviço elétricos/ pneumáticos/ hidráulicos (*): sim/não (*)
- 8.5. Dispositivo de travagem anti-bloqueio
- 8.5.1. Descrição do funcionamento do sistema (incluindo quaisquer componentes eletrónicos), diagrama de blocos elétricos, esquema do circuito hidráulico ou pneumático:
- 8.6. Cálculo e curvas de acordo com o ponto 1.1.4.2 do apêndice do anexo II da Diretiva 71/320/CEE ou de acordo com o apêndice do anexo XI, se aplicável:
- 8.7. Descrição e/ou desenho da alimentação de energia, a especificar também para os sistemas de travagem com assistência:
- 8.7.1. No caso de sistemas de travagem a ar comprimido, pressão de trabalho p₂ no(s) reservatório(s) de pressão:
- 8.7.2. No caso de sistemas de travagem a vácuo, o nível inicial de energia no(s) reservatório(s):
13. DISPOSIÇÕES ESPECIAIS RELATIVAS A AUTOCARROS
- 13.1. Classe do veículo: Classe III/classe B (*)

Notas explicativas

- (*) Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada).
- (^b) Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do veículo, componente ou unidade técnica autónoma abrangidos pela presente ficha de informações, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).
- (^c) Classificação de acordo com as definições dadas na parte A do anexo II da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.).
- (^f) Quando existir uma versão com cabina normal e uma versão com cabina-cama, indicar as dimensões e massas para os dois casos.
- (^g) Norma ISO 612:1978 – Veículos rodoviários – Dimensões dos veículos a motor e reboques – termos e definições.
- (^{g1}) Veículo a motor e barra de tração: termo n.º 6.4.1.
Semirreboque e reboque de eixo central: termo n.º 6.4.2.
- Nota:*
Para os reboques de eixo central, o eixo do engate deve ser considerado como o eixo mais à frente
- (^{g4}) Termo n.º 6.5.
- (^{g5}) Termo n.º 6.1 e para os veículos que não pertençam à categoria M₁: anexo I, ponto 2.4.1, da Diretiva 97/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 233 de 25.8.1997, p. 1.)
No caso de reboques, os comprimentos devem ser especificados segundo o termo n.º 6.1.2 da Norma ISO 612:1978.
- (^{g7}) Termo n.º 6.2 e para os veículos que não pertençam à categoria M₁: anexo I, ponto 2.4.2, da Diretiva 97/27/CE.
- (^h) A massa do condutor e, se aplicável, do tripulante, é considerada como sendo 75 kg (68 kg para a massa do ocupante e 7 kg para a massa da bagagem, de acordo com a norma ISO 2416 - 1992), o reservatório de combustível é cheio a 90 % da capacidade, e os restantes sistemas contendo líquidos (exceto os para águas usadas), a 100 % da capacidade especificada pelo fabricante.
- (^q) No que respeita aos reboques, velocidade máxima permitida pelo fabricante.

PARTE 2

MODELO

[(Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade homologadora

Comunicação relativa a:

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

de um modelo de veículo no que diz respeito aos sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS)

Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 347/2012 tal como alterado e em conformidade com a homologação de nível 1 ⁽¹⁾ /homologação de nível 2 ⁽¹⁾

Número de homologação CE: _____

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Tipo:
 - 0.2.1. Designação(ões) comercial(ais) [se existir(em)]:
- 0.3. Meios de identificação do modelo/tipo, se marcados no veículo ⁽²⁾:
 - 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽³⁾:
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.8. Designação(ões) e endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:
- 0.9. Representante do fabricante:

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. Observações eventuais: ver adenda
- 6. Local:
- 7. Data:
- 8. Assinatura:

Anexos: Dossiê de homologação.

Relatório de ensaio.

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

⁽³⁾ Na definição que lhe é dada na Directiva 2007/46/CE, anexo II, parte A.

*Adenda***ao certificado de homologação CE n.º ...**

1. Informações adicionais
 - 1.1. Breve descrição de sistema avançado de travagem de emergência (AEBS) montado no veículo:
 4. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com o anexo II do Regulamento (UE) n.º 347/2012.
 - 4.1. Dados que permitam identificar e reproduzir os alvos utilizados para o ensaio
 - 4.2. Lista de ações positivas de que resulte a interrupção da fase de alerta de colisão
 - 4.3. Lista de ações positivas de que resulte a interrupção da fase de travagem de emergência.
 - 4.4. Descrição do indicador de aviso e da sequência em que os sinais de alerta de colisão são apresentados ao condutor.
 - 4.5. Massa e estado de carga do veículo, quando ensaiado
 - 4.6. Elementos que permitam que os alvos de ensaio sejam especificamente identificados
 - 4.7. Resultado do ensaio de alerta e de ativação com um alvo imóvel
 - 4.8. Resultado do ensaio de alerta e de ativação com um alvo em movimento
 - 4.9. Resultados do ensaio de deteção de deficiências
 - 4.10. Resultados do ensaio de desativação (unicamente se o veículo estiver equipado com meios para desativar o sistema de travagem de emergência)
 - 4.11. Resultados do ensaio de falso alarme
 - 4.12. O modelo de veículo e o seu sistema avançado de travagem de emergência (AEBS) satisfazem os requisitos relativos à homologação de nível 1 previstos no apêndice 1 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 347/2012: sim/não ⁽¹⁾
 - 4.13. O modelo de veículo e o seu sistema avançado de travagem de emergência (AEBS) satisfazem os requisitos relativos à homologação de nível 2 previstos no apêndice 2 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 347/2012: sim/não ⁽¹⁾
 5. Observações eventuais:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO II

Requisitos e ensaios para a homologação dos veículos a motor no que respeita ao AEBS

1. Requisitos
 - 1.1. Requisitos gerais
 - 1.1.1. Qualquer veículo abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento deve, no que respeita ao AEBS com que esteja equipado, cumprir os requisitos de desempenho fixados nos pontos 1.1 a 1.6.2 do presente anexo e ser equipado com uma função de travagem antibloqueio em conformidade com os requisitos de desempenho do anexo 13 do Regulamento UNECE n.º 13 ⁽¹⁾.
 - 1.1.2. As interferências produzidas por campos magnéticos ou elétricos não devem perturbar a eficácia do AEBS. Esta condição será cumprida se se respeitar o Regulamento n.º 10, com a redação que lhe foi dada pela série 03 de alterações.
 - 1.1.3. A conformidade com os aspetos de segurança dos sistemas complexos de controlo eletrónico deve ser demonstrada pelo cumprimento dos requisitos do anexo III.
 - 1.2. Requisitos de desempenho
 - 1.2.1. O sistema deve fornecer ao condutor alertas adequados, tal como descritos nos pontos 1.2.1.1 a 1.2.1.3:
 - 1.2.1.1. Um alerta de colisão sempre que o AEBS detetar a possibilidade de colisão com um veículo da categoria M, N ou O que o precede na mesma via, se desloca a menor velocidade, abrandou a marcha até parar ou está imobilizado, não tendo sido identificado como estando em movimento. O aviso deve cumprir o disposto no ponto 1.5.1.
 - 1.2.1.2. Um aviso de avaria sempre que houver uma avaria do AEBS que impeça o cumprimento dos requisitos do presente anexo. O aviso deve cumprir o disposto no ponto 1.5.4.
 - 1.2.1.2.1 Não deve existir um intervalo de tempo considerável entre cada verificação automática pelo AEBS e, subsequentemente, não deve existir um atraso considerável no aparecimento do sinal de alerta, no caso de avaria detetável eletricamente.
 - 1.2.1.3. Se o veículo estiver equipado com um dispositivo de desativação manual do AEBS, deve ser emitido um aviso de desativação, sempre que o sistema é desativado. Este aviso deve cumprir o disposto no ponto 1.4.2.
 - 1.2.2. Os avisos referidos no ponto 1.2.1.1 e, sem prejuízo do disposto nos pontos 1.3.1, 1.3.2 e 1.3.3, devem ser seguidos de uma fase de travagem de emergência, com a finalidade de diminuir significativamente a velocidade do veículo provete. Os ensaios correspondentes devem ser realizados em conformidade com os pontos 2.4 e 2.5.
 - 1.2.3. O AEBS deve estar ativo pelo menos na gama de velocidades compreendida entre os 15 km/h e a velocidade máxima de projeto do veículo, qualquer que seja a carga do veículo, salvo se manualmente desativado em conformidade com o ponto 1.4.
 - 1.2.4. O AEBS deve ser concebido de molde a reduzir ao mínimo a geração de sinais de alerta de colisão e a evitar travagens autónomas em situações em que o condutor não reconhece uma colisão iminente avante. O respeito desta exigência será demonstrado em conformidade com o ponto 2.8.
 - 1.3. Interrupção pelo condutor
 - 1.3.1. O AEBS pode permitir ao condutor interromper a fase de alerta de colisão. No entanto, sempre que um sistema de travagem de um veículo for utilizado para fornecer um aviso tátil, o sistema deve fornecer ao condutor um meio de interromper a fase de alerta de colisão.
 - 1.3.2. O AEBS deve fornecer ao condutor os meios para interromper a fase de travagem de emergência.
 - 1.3.3. Nos casos referidos nos pontos 1.3.1 e 1.3.2, a interrupção pode ser iniciada por qualquer ação positiva (*kick-down*, por exemplo, acionamento do comando indicador de mudança de direção) que indique que o condutor está consciente da situação de emergência. O fabricante do veículo deve fornecer uma lista destas ações positivas ao serviço técnico aquando da homologação, que deverá ser anexa ao relatório de ensaio referido no anexo I, secção II, parte 2.

⁽¹⁾ A União aderiu ao Regulamento UNECE pela Decisão 97/836/CE do Conselho (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- 1.4. Quando um veículo estiver equipado com um meio de desativar a função AEBS, são aplicáveis as seguintes condições, consoante os casos:
 - 1.4.1. A função AEBS deve ser automaticamente restabelecida no início de cada novo ciclo de ignição.
 - 1.4.2. Um aviso ótico constante deve informar o condutor de que a função AEBS foi desativada. O sinal de aviso amarelo especificado no ponto 1.5.4 pode ser utilizado para este fim.
- 1.5. Indicação de alarme
 - 1.5.1. O alerta de colisão referido no ponto 1.2.1.1 deve ser emitido em pelo menos dois modos, entre acústico, tátil ou ótico.

O escalonamento dos sinais de alerta deve ser de molde a permitir ao condutor reagir ao risco de colisão e assumir o controlo da situação, devendo também evitar incómodos para o condutor, devido a alertas demasiado prematuros ou demasiado frequentes. Os ensaios correspondentes devem ser realizados em conformidade com os pontos 2.4.2 e 2.5.2.
 - 1.5.2. O fabricante do veículo deve apresentar, aquando da homologação, uma descrição do aviso indicador e da sequência em que os sinais de alerta de colisão são apresentados ao condutor, que deve ficar registada no relatório de ensaio.
 - 1.5.3. Sempre que for utilizado um meio ótico como alerta de colisão, o sinal ótico pode ser o aviso de avaria intermitente especificado no ponto 1.2.1.2.
 - 1.5.4. O aviso de avaria referido no ponto 1.2.1.2 deve ser um avisador ótico amarelo constante.
 - 1.5.5. Todos os avisadores óticos do AEBS devem ser ativados quer quando o interruptor de ignição estiver na posição «on» (marcha) quer quando estiver numa posição intermédia entre «on» (marcha) e «start» (arranque) concebida pelo fabricante como posição de controlo [sistema inicial (em contacto)]. Este requisito não se aplica a sinais de aviso que são visualizados num espaço comum.
 - 1.5.6. Os avisadores óticos devem ser visíveis mesmo em pleno dia; o estado do sinal deve ser facilmente verificável pelo condutor a partir do lugar do condutor.
 - 1.5.7. Sempre que o condutor receber um aviso ótico para indicar que o AEBS não está temporariamente disponível, por exemplo devido a condições meteorológicas adversas, o sinal deve ser constante e de cor amarela. O avisador de avarias especificado no ponto 1.5.4 pode ser utilizado para este fim.
- 1.6. Disposições relativas à inspeção técnica periódica
 - 1.6.1. Aquando da inspeção técnica periódica, deve ser possível confirmar o estado de funcionamento correto do AEBS por meio de uma observação visual do estado do avisador de avarias, depois de reposto o contacto e eventual verificação das lâmpadas.

No caso de o avisador de avarias se encontrar num espaço comum, o funcionamento deste espaço comum deve ser verificado antes de se proceder ao controlo do estado do avisador de avarias.
 - 1.6.2. Aquando da homologação, os meios empregues para assegurar a proteção contra uma alteração simples não autorizada do funcionamento do avisador de avarias escolhidos pelo fabricante devem ser descritos de maneira confidencial.

Em alternativa, essa exigência de proteção é dada como cumprida se estiver disponível um meio alternativo de verificação do estado de bom funcionamento do AEBS.
2. Métodos de ensaio
 - 2.1. Condições de ensaio
 - 2.1.1. O ensaio deve ser efetuado sobre uma superfície plana e seca, de betão ou asfalto, que ofereça boas condições de aderência.
 - 2.1.2. A temperatura ambiente deve situar-se entre 0 °C e 45 °C.
 - 2.1.3. O alcance da visibilidade horizontal deve permitir que o alvo seja observado durante todo o ensaio.
 - 2.1.4. Os ensaios devem ser efetuados na ausência de vento suscetível de influenciar os resultados.

- 2.2. Condições do veículo
- 2.2.1. Massa de ensaio
- O veículo deve ser submetido ao ensaio nas condições de carga acordadas entre o fabricante e o serviço técnico. Não devem ser feitas alterações uma vez iniciado o ensaio.
- 2.3. Alvos de ensaio
- 2.3.1. O alvo utilizado para os ensaios deve ser um veículo de passageiros ordinário da categoria M₁, de carroçaria de tipo AA berlina tricorpo, produzido em grande série ou, em alternativa, um «alvo macio» representativo de um tal veículo do ponto de vista das suas características de identificação aplicáveis ao sistema de sensores do AEBS ⁽¹⁾.
- 2.3.2. Os elementos que permitam que os alvos sejam especificamente identificados e reproduzidos devem ser registados na documentação de homologação do veículo, tal como referido no ponto 4.6 da adenda à secção II da parte 2 do anexo I.
- 2.4. Ensaio de aviso e de ativação com um alvo imóvel.
- 2.4.1. O veículo provete deve aproximar-se do alvo imóvel em linha reta durante pelo menos dois segundos antes da parte funcional do ensaio, não devendo o desfaseamento do veículo provete para o eixo do alvo ser superior a 0,5 m.
- A parte funcional do ensaio tem início quando o veículo provete se desloca à velocidade de 80 ± 2 km/h e se encontra a uma distância de pelo menos 120 m do alvo.
- A partir do início da parte funcional até ao ponto de colisão, o condutor não deve proceder a qualquer ajustamento em nenhum comando do veículo provete, com exceção de ligeiros ajustamentos na direção a fim de impedir qualquer deriva.
- 2.4.2. O escalonamento dos modos de alerta de colisão referidos no ponto 1.5.1 deve respeitar o seguinte:
- 2.4.2.1. Pelo menos um modo de alerta acústico ou tátil deve ser emitido dentro do período de tempo especificado em:
- Para homologação de nível 1: Coluna B do quadro do apêndice 1
- Para homologação de nível 2: Coluna B do quadro do apêndice 2
- Estes valores deverão ser alcançados antes do início da fase de travagem de emergência.
- 2.4.2.2. Pelo menos dois modos de alerta devem ser emitidos até ao valor especificado em:
- Para homologação de nível 1: Coluna C do quadro do apêndice 1
- Para homologação de nível 2: Coluna C do quadro do apêndice 2
- Estes valores deverão ser alcançados antes do início da fase de travagem de emergência.
- 2.4.2.3. Qualquer redução da velocidade durante a fase de alerta não deve exceder 15 km/h ou 30 % da redução total da velocidade do veículo provete, consoante a que for mais elevada.
- 2.4.3. A fase de alerta de colisão deve ser seguida pela fase de travagem de emergência.
- 2.4.4. A fase de travagem de emergência não deve ter início antes de o TTC (tempo até à colisão) ter valor igual ou inferior a 3,0 segundos.
- O cumprimento deste requisito deve ser verificado por uma medição real durante o ensaio ou por meio de documentação apresentada pelo fabricante do veículo, conforme acordado entre o serviço técnico e o fabricante do veículo.
- 2.4.5. A redução total da velocidade do veículo provete no momento do impacto com o alvo imóvel não deve ser inferior ao valor especificado em:
- Para homologação de nível 1: Coluna D do quadro do apêndice 1
- Para homologação de nível 2: Coluna D do quadro do apêndice 2
- 2.5. Ensaio de aviso e de ativação com um alvo em movimento.

⁽¹⁾ As características de identificação do alvo macio devem ser acordadas entre o serviço técnico e o fabricante do veículo como sendo equivalentes a um automóvel de passageiros da categoria M₁ de tipo de carroçaria AA berlina tricorpo.

- 2.5.1. O veículo provete e o alvo em movimento devem deslocar-se em linha reta, na mesma direção, durante pelo menos dois segundos antes da parte funcional do ensaio, não devendo o desfasamento do veículo provete para o eixo do alvo ser superior a 0,5 m.

A parte funcional do ensaio deve começar com o veículo provete a deslocar-se a uma velocidade de 80 ± 2 km/h, e o alvo em movimento à velocidade especificada em:

Para homologação de nível 1: Coluna H do quadro do apêndice 1

Para homologação de nível 2: Coluna H do quadro do apêndice 2

A distância que separa o veículo provete do alvo em movimento deve ser pelo menos 120 m.

Desde o início da parte funcional do ensaio até ao momento em que o veículo provete atinge uma velocidade igual à do alvo o condutor não deve proceder a qualquer ajustamento em nenhum comando do veículo provete, com exceção de ligeiros ajustamentos na direção a fim de impedir qualquer deriva.

- 2.5.2. O escalonamento dos modos de alerta de colisão referidos no ponto 1.5.1 deve respeitar o seguinte:

- 2.5.2.1. Pelo menos um modo de alerta acústico ou tátil deve ser emitido dentro dos valores especificados em:

Para homologação de nível 1: Coluna E do quadro do apêndice 1

Para homologação de nível 2: Coluna E do quadro do apêndice 2

Estes valores deverão ser alcançados antes do início da fase de travagem de emergência.

- 2.5.2.2. Pelo menos dois modos de alerta devem ser emitidos até ao valor especificado em:

Para homologação de nível 1: Coluna F do quadro do apêndice 1

Para homologação de nível 2: Coluna F do quadro do apêndice 2

Estes valores deverão ser alcançados antes do início da fase de travagem de emergência.

- 2.5.2.3. Qualquer redução da velocidade durante a fase de alerta não deve exceder 15 km/h ou 30 % da redução total da velocidade do veículo provete, consoante a que for mais elevada.

- 2.5.3. A fase de alerta de colisão deve ser seguida da fase de travagem de emergência, que deve ter por efeito impedir o veículo provete de colidir com o alvo em movimento.

- 2.5.4. A fase de travagem de emergência não deve ter início antes de o TTC (tempo até à colisão) ter valor igual ou inferior a 3,0 segundos.

O cumprimento deste requisito deve ser verificado por uma medição real durante o ensaio ou por meio de documentação apresentada pelo fabricante do veículo, conforme acordado entre o serviço técnico e o fabricante do veículo.

- 2.6. Ensaio de deteção de avarias

- 2.6.1. Simular uma falha elétrica, por exemplo, desligando a fonte de energia a qualquer componente do AEBS ou desligando qualquer ligação elétrica entre os componentes do AEBS. Aquando da simulação de uma avaria do AEBS, nem as ligações elétricas para o sinal de aviso para o condutor referido no ponto 1.5.4 nem o comando manual facultativo do AEBS referidos no ponto 1.4 devem ser desligados.

- 2.6.2. O avisador de avarias referido no ponto 1.5.4 deve ser ativado e permanecer ativado até dez segundos após o veículo ter sido conduzido a uma velocidade superior a 15 km/h e deve ser restabelecido imediatamente após um ciclo de ignição «on», «off» com o veículo parado, enquanto se mantiver a avaria simulada.

- 2.7. Ensaio de desativação

- 2.7.1. Se o veículo estiver equipado com meios para desativar o AEBS, colocar o interruptor de ignição na posição «on» (marcha) e desativar o AEBS. O sinal de alarme referido no ponto 1.4.2 deve ser ativado. Em seguida, mudar o interruptor de ignição para a posição «off». Mais uma vez, colocar o interruptor de ignição na posição «on» (marcha) e verificar que o sinal de alarme ativado anteriormente não está reativado, deste modo indicando que o AEBS foi restabelecido tal como especificado no ponto 1.4.1. Se o sistema de ignição for ativado por meio de uma «chave», o requisito deve ser dado como cumprido sem se retirar a chave.

- 2.8. Ensaio de falso alarme
- 2.8.1. Dois veículos imobilizados da categoria M₁, de carroçaria de tipo AA berlina tricorpo, devem ser colocados:
- a) No mesmo sentido da marcha que o veículo provete,
 - b) a uma distância de 4,5 m um do outro ⁽¹⁾,
 - c) com a retaguarda de ambos os veículo alinhada.
- 2.8.2. O veículo provete deve deslocar-se numa distância de pelo menos 60 m, a uma velocidade constante de 50 ± 2 km/h e passar no meio dos dois veículos imobilizados.
- Durante o ensaio não deve ser feito qualquer ajustamento nos comandos do veículo provete, com exceção de ligeiros ajustamentos na direção a fim de impedir qualquer deriva.
- 2.8.3. O AEBS não deve transmitir um alerta de colisão nem desencadear a fase de travagem de emergência.
-

⁽¹⁾ O ponto de referência de cada um dos veículos imobilizados para a determinação da distância entre os dois deve ser determinado de acordo com a norma ISO 612-1978.

Apêndice 1

Homologação de nível 1: requisitos de ensaio de alerta e de ativação - valores de aprovação/rejeição

A	B	C	D	E	F	G	H
Categoria do veículo	Alvo imóvel			Alvo em movimento			
	Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete (ref. ponto 2.4.5)	Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete (ref. ponto 2.5.3)	Velocidade do alvo (ref. ponto 2.5.1)
	Pelo menos 1 acústico ou tátil (ref. ponto 2.4.2.1)	Pelo menos 2 (ref. ponto 2.4.2.2)		Pelo menos 1 acústico ou tátil (ref. ponto 2.5.2.1)	Pelo menos 2 (ref. ponto 2.5.2.2)		
M ₃ , N ₃ e N ₂ > 8 t (equipados com sistemas de travagem pneumáticos ou hidropneumáticos e com sistemas de suspensão pneumática no eixo da retaguarda)	Até 1,4 s antes do início da fase de travagem de emergência	Até 0,8 s antes do início da fase de travagem de emergência	Não inferior a 10 km/h	Até 1,4 s antes do início da fase de travagem de emergência	Até 0,8 s antes do início da fase de travagem de emergência	O veículo provete não deve colidir com o alvo em movimento	32 ± 2 km/h

Apêndice 2

Homologação de nível 2: requisitos de ensaio de alerta e de ativação - valores de aprovação/rejeição

A	B	C	D	E	F	G	H
Categoria do veículo	Alvo imóvel			Alvo em movimento			
	Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete (ref. ponto 2.4.5)	Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete (ref. ponto 2.5.3)	Velocidade do alvo (ref. ponto 2.5.1)
	Pelo menos 1 acústico ou tátil (ref. ponto 2.4.2.1)	Pelo menos 2 (ref. ponto 2.4.2.2)		Pelo menos 1 acústico ou tátil (ref. ponto 2.5.2.1)	Pelo menos 2 (ref. ponto 2.5.2.2)		
M ₃ , N ₃ e N ₂ > 8 t ⁽¹⁾	Até 1,4 s antes do início da fase de travagem de emergência	Até 0,8 s antes do início da fase de travagem de emergência	Não inferior a 20 km/h	Até 1,4 s antes do início da fase de travagem de emergência	Até 0,8 s antes do início da fase de travagem de emergência	O veículo provete não deve colidir com o alvo em movimento	12 ± 2 km/h
N ₂ ≤ 8 t e M ₂ ⁽²⁾	⁽³⁾	⁽³⁾	⁽³⁾	⁽³⁾	⁽³⁾	⁽³⁾	⁽³⁾

⁽¹⁾ Os veículos da categoria M₃ com sistema hidráulico de travagem estão sujeitos aos requisitos da segunda linha.

⁽²⁾ Os veículos com sistema de travagem pneumáticos estão sujeitos aos requisitos da primeira linha.

⁽³⁾ Valores a especificar em conformidade com o artigo 5.º.

ANEXO III

Requisitos especiais a aplicar aos aspetos de segurança dos sistemas complexos de comando eletrónico de veículos

1. Generalidades

O presente anexo enuncia os requisitos especiais para a documentação, a estratégia de deteção de anomalias e de verificação no tocante aos aspetos de segurança dos sistemas complexos de controlo eletrónico dos veículos para efeitos do presente regulamento.

O presente anexo pode também ser aplicado para funções relacionadas com a segurança que são comandadas por sistemas eletrónicos.

O presente anexo não especifica os critérios de desempenho para sistemas complexos de controlo eletrónico dos veículos, mas contempla a metodologia aplicada no processo de conceção e a informação que deve obrigatoriamente ser transmitida ao serviço técnico para efeitos de homologação.

Essa informação deve indicar que um sistema complexo de controlo eletrónico de veículos cumpre, tanto em condições normais como em caso de anomalia, todos os requisitos de desempenho pertinentes estabelecidos no presente regulamento.

2. Definições

Para efeitos do presente anexo, entende-se por:

- 2.1. «*Conceito de segurança*», uma descrição das medidas incorporadas no sistema, por exemplo, nas unidades eletrónicas, por forma a assegurar a integridade do sistema e, deste modo, um bom funcionamento, mesmo em caso de avaria elétrica.

A possibilidade de retorno a um funcionamento parcial ou mesmo de se recorrer a um sistema de reserva para funções vitais do veículo pode estar contemplada neste conceito de segurança.

- 2.2. «*Sistema de comando eletrónico*», uma combinação de unidades, concebidas para cooperar na execução da função de comando do referido veículo mediante o processamento eletrónico de dados.

Tais sistemas, frequentemente comandados por *software*, são construídos a partir de componentes funcionais discretos como sensores, unidades eletrónicas de comando e acionadores, e conectados por ligações de transmissão. Podem incluir elementos mecânicos, electropneumáticos ou eletro-hidráulicos.

- 2.3. «*Sistemas complexos de comando eletrónico de veículos*», sistemas de comando eletrónico que estão sujeitos a uma hierarquia de comando na qual uma função comandada pode ser suplantada por uma função/sistema de comando eletrónico de nível superior.

- 2.4. «*Sistemas/funções de comando de nível superior*», sistemas/funções que utilizam dispositivos suplementares de processamento e/ou de deteção para modificar o comportamento do veículo ao impor variações nas funções normais do sistema de comando do veículo.

Deste modo, os sistemas complexos podem mudar automaticamente os seus objetivos segundo uma ordem de prioridade que depende das circunstâncias detetadas.

- 2.5. «*Unidades*», as divisões mais pequenas de componentes do sistema abrangidas pelo presente anexo: estas combinações de componentes serão tratadas como entidades únicas para efeitos de identificação, análise ou substituição.

- 2.6. «*Ligações de transmissão*», os meios utilizados para interconectar as diferentes unidades para efeitos de transmissão de sinais e de dados operacionais ou de alimentação de energia.

Este equipamento é geralmente elétrico, mas pode, em parte, ser mecânico, pneumático, hidráulico ou ótico.

- 2.7. «*Gama de comando*», uma variável de saída correspondente à gama onde o sistema é suscetível de exercer o comando.

- 2.8. «*Limites funcionais*», os limites físicos exteriores no âmbito dos quais o sistema tem capacidade para assegurar a função de comando.

3. Documentação

3.1. Requisitos

O fabricante deve fornecer um pacote informativo que permita aceder à conceção de base do sistema complexo de comando eletrónico do veículo para o qual a homologação é solicitada (a seguir denominado «sistema») e os meios pelos quais está ligado a outros sistemas do veículo ou pelos quais comanda diretamente as variáveis de saída.

As funções do «sistema» e o conceito de segurança, tal como definidos pelo fabricante, devem ser explicados.

A documentação deve ser concisa, sem deixar de demonstrar que a conceção e o desenvolvimento beneficiaram do conhecimento especializado proveniente de todos os sistemas que estão envolvidos.

Para efeitos de inspeção técnica periódica, a documentação deve indicar o modo como se pode verificar o estado de funcionamento do «sistema».

3.1.1. A documentação deve ser disponibilizada em duas partes:

- a) O dossiê oficial de documentação para homologação, com os documentos enumerados na secção 3 (à exceção dos documentos indicados no ponto 3.4.4), que deve ser fornecido ao serviço técnico aquando da apresentação do pedido de homologação. Estes dados constituirão a referência de base para o processo de verificação descrito no ponto 4;
- b) O material adicional e os dados de análise referidos no ponto 3.4.4 devem ficar na posse do fabricante, sendo, porém, facultados para inspeção aquando da homologação.

3.2. Descrição das funções do «sistema»

Deve ser apresentada uma descrição que explique, de forma simples, todas as funções de comando do «sistema» e os métodos empregues para atingir os objetivos, acompanhada de uma declaração sobre os mecanismos pelos quais é exercido o controlo.

3.2.1. Deve ser fornecida uma lista de todas as variáveis de entrada e detetadas, com a definição do respetivo alcance de operação.

3.2.2. Deve ser fornecida uma lista de todas as variáveis de saída (*output*) comandadas pelo «sistema», com indicação, em cada caso, se o comando é direto ou se é exercido através de outro sistema do veículo. Deve ser definido o alcance do exercido em relação a cada uma dessas variáveis.

3.2.3. Os limites de funcionamento devem ser indicados, se tal for pertinente para o desempenho do sistema.

3.3. Descrição e esquema do sistema

3.3.1. Inventário de componentes

Deve ser fornecida uma lista que confira todas unidades do «sistema» e mencione os demais sistemas do veículo necessários para realizar a função de comando em questão.

Deve ser fornecido um esquema que mostre essas unidades em conjunto, que dê precisões sobre a distribuição dos elementos do equipamento e mostre com clareza as interconexões entre esses mesmos elementos.

3.3.2. Funções das unidades

Deve ser definida a função de cada unidade do «sistema» e indicados os sinais que ligam cada unidade às outras unidades e aos demais sistemas do veículo. Esta informação pode ser fornecida por meio de um diagrama de blocos com legendas, ou por uma descrição sustentada num diagrama desse tipo.

3.3.3. Interconexões

As interconexões dentro do «sistema» devem ser mostradas por meio de um diagrama de circuito para as ligações de transmissão elétrica, por um diagrama de distribuição para o equipamento pneumático ou hidráulico de transmissão e por um diagrama simplificado para as ligações mecânicas.

3.3.4. Organograma de sinais e prioridades

Tem de haver uma correspondência clara entre estas ligações de transmissão e os sinais transportados entre as unidades.

As prioridades dos sinais nos canais de dados multiplexados devem ser indicadas sempre que a prioridade possa ter uma incidência no comportamento ou na segurança para efeitos do presente regulamento.

3.3.5. Identificação das unidades

Cada unidade deve ser identificável com clareza e sem ambiguidade (p. ex. por meio de uma marcação para o hardware e uma marcação ou um sinal informático para o conteúdo de *software*), de molde a estabelecer a correspondência entre o *hardware* e a documentação.

Quando houver funções combinadas dentro de uma mesma unidade ou dentro de um mesmo computador, mas que sejam mostradas em blocos múltiplos no diagrama de blocos para maior clareza e facilidade de explicação, utiliza-se uma única marcação de identificação do *hardware*.

Com a utilização desta identificação, o fabricante declara que o equipamento fornecido é conforme ao documento correspondente.

3.3.5.1. A identificação define a versão do *hardware* e do *software*, e, sempre que a versão deste mudar de molde a alterar a função da unidade com relação ao presente regulamento, essa identificação deve também ser mudada.

3.4. Conceito de segurança do fabricante

- 3.4.1. O fabricante deve fornecer uma declaração na qual afirme que a estratégia escolhida para realizar os objetivos do «sistema» não comprometerá, em condições de ausência de avarias, o funcionamento seguro dos sistemas abrangidos pelas disposições do presente regulamento.
- 3.4.2. Com respeito ao *software* usado no «sistema», deve ser dada uma explicação da respetiva arquitetura e identificados os métodos e ferramentas de conceção. O fabricante deve estar preparado para, se necessário, apresentar elementos que expliquem os meios que determinaram a realização da lógica do sistema durante o processo de conceção e desenvolvimento.
- 3.4.3. O fabricante deve fornecer às autoridades técnicas uma explicação das disposições de conceção incorporadas no «sistema» por forma a assegurar um bom funcionamento em condições de avaria. Exemplos de prescrições de conceção em caso de avaria do «sistema»:

- a) Retorno ao modo de funcionamento com recurso a um sistema parcial;
- b) Passagem para um sistema de reserva distinto;
- c) Supressão da função superior.

Em caso de avaria, o condutor deve ser avisado, por exemplo, por meio de sinal de alarme ou afixação de uma mensagem. Quando o sistema não for desativado pelo condutor, por exemplo rodando a ignição da posição de contacto («marcha») para a posição «off», ou desligando essa função específica se houver um interruptor especial para o efeito, o sinal de alarme deve permanecer ativo enquanto persistir a avaria.

- 3.4.3.1. Se a opção escolhida selecionar um modo de funcionamento de desempenho parcial em determinadas condições de avaria, então estas condições devem ser especificadas e definidos os limites de eficácia que delas resultam.
- 3.4.3.2. Se a opção escolhida selecionar um meio secundário (de reserva) para realizar o objetivo do sistema de comando do veículo, devem ser explicados os princípios do mecanismo de comutação, a lógica e o nível de redundância, assim como qualquer dispositivo integrado de verificação, bem como definidos os limites de eficácia que daí resultam para esse meio secundário (reserva).
- 3.4.3.3. Se a opção escolhida selecionar a supressão da função de nível superior, todos os sinais de saída de controlo relacionados com esta função serão inibidos, de modo a que se limitem as perturbações de transição.
- 3.4.4. A documentação deve ser acompanhada de uma análise que demonstre, em termos globais, o modo como o sistema se comporta na ocorrência de qualquer uma das anomalias especificadas que tenham incidência no desempenho do comando do veículo ou na segurança.

Para o efeito, pode-se tomar como base o *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA – Análise dos Modos de Falha, Efeitos e sua Criticidade) e a *Fault Tree Analysis* (FTA – Análise da Árvore de Falhas), ou qualquer outro processo semelhante adaptado às condições de segurança do sistema.

As abordagens analíticas escolhidas devem ser definidas e mantidas pelo fabricante e disponibilizadas para inspeção pelo serviço técnico aquando da homologação.

- 3.4.4.1. A documentação deve enumerar os parâmetros que são monitorizados e definir, em relação a cada condição de avaria do tipo mencionado no ponto 3.4.4 do presente anexo, o sinal de alarme que deve ser dado ao condutor e/ou ao pessoal do serviço/inspeção técnica.

4. Verificação e ensaio

- 4.1. A utilização funcional do «sistema», tal como descrita nos documentos requeridos no n.º 3, deve ser ensaiada como segue:

4.1.1. Verificação da função do «sistema»

Para definir os níveis de funcionamento normais, é conduzida a verificação da eficiência do sistema do veículo, em condições de ausência de avarias, em confronto com as especificações básicas de referência do fabricante, a menos que seja sujeito a um ensaio de eficácia especificado no âmbito do procedimento de homologação previsto por este regulamento.

4.1.2. Verificação do conceito de segurança a que se refere o ponto 3.4.

A reação do «sistema» deve, ao critério da autoridade de homologação, ser verificada em condições de avaria em qualquer uma das unidades, aplicando os sinais de saída correspondentes às unidades elétricas ou elementos mecânicos no intuito de simular os efeitos das avarias internas da unidade.

Os resultados da verificação devem corresponder ao resumo documentado da análise de avarias, a um tal nível de efeito global que permita confirmar que o conceito de segurança e a execução são os adequados.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 348/2012 DA COMISSÃO**de 20 de abril de 2012****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos sectores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a

fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no Anexo XVI, parte A.

- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 20 de abril de 2012.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Diretor-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	MA	47,3
	TN	124,7
	TR	108,1
	ZZ	93,4
0707 00 05	TR	139,2
	ZZ	139,2
0709 93 10	MA	91,2
	TR	108,3
	ZZ	99,8
0805 10 20	EG	47,8
	IL	72,9
	MA	41,2
	TN	54,8
	TR	50,5
	ZZ	53,4
0805 50 10	TR	58,3
	ZZ	58,3
0808 10 80	AR	88,4
	BR	83,6
	CA	152,1
	CL	99,1
	CN	117,9
	MK	29,3
	NZ	122,4
	US	164,3
	UY	72,9
	ZA	85,3
	ZZ	101,5
0808 30 90	AR	109,5
	CL	133,3
	CN	65,6
	US	107,0
	ZA	125,0
	ZZ	108,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 26 de março de 2012

que altera a Decisão 98/213/CE relativa ao processo de comprovação da conformidade de produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Diretiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita aos kits (conjuntos) para divisórias

[notificada com o número C(2012) 1866]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/201/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Artigo 1.º

A Decisão 98/213/CE é alterada da seguinte forma:

Tendo em conta a Diretiva 89/106/CEE do Conselho, de 21 de dezembro de 1988, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos produtos de construção ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 13.º, n.º 4,

1) É aditado o seguinte artigo 3.º-A:

«Artigo 3.º-A

O processo de comprovação da conformidade, nos termos do disposto no anexo IV, é indicado nos mandatos relativos às normas harmonizadas europeias.».

Após ter consultado o Comité Permanente da Construção,

Considerando o seguinte:

2) É aditado o anexo IV, cujo texto consta do anexo à presente Decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

(1) A Decisão 98/213/CE da Comissão ⁽²⁾ apenas se refere a produtos definidos nas aprovações técnicas europeias, embora alguns destes produtos possam também estar abrangidos pelas normas harmonizadas europeias.

Feito em Bruxelas, em 26 de março de 2012.

(2) O Comité Europeu de Normalização (CEN) está atualmente a preparar normas harmonizadas europeias relativas a certos produtos referidos na Decisão 98/213/CEE.

(3) A Decisão 98/213/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

Pela Comissão

Antonio TAJANI

Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO L 40 de 11.2.1989, p. 12.

⁽²⁾ JO L 80 de 18.3.1998, p. 41.

ANEXO

«ANEXO IV

FAMÍLIA DE PRODUTOS

KITS (CONJUNTOS) PARA DIVISÓRIAS EM PLACAS DE GESSO (1/2)**Sistema de comprovação da conformidade**

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) abaixo, o Comité Europeu de Normalização (CEN) deve especificar o seguinte sistema de comprovação da conformidade nas normas harmonizadas europeias pertinentes:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(is) ou classe(s)	Sistema de comprovação da conformidade
Kits/Sistemas (conjuntos) para divisórias	Todas as utilizações não abrangidas por exigências em matéria de reação ao fogo	Qualquer	3

Sistema 3: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Diretiva 89/106/CEE, segunda possibilidade.

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a determinada característica, devido ao facto de pelo menos um Estado-Membro não impor qualquer requisito legal para essa característica (ver artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 89/106/CEE e, quando aplicável, o ponto 1.2.3 dos documentos interpretativos). Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.

FAMÍLIA DE PRODUTOS

KITS (CONJUNTOS) PARA DIVISÓRIAS EM PLACAS DE GESSO (2/2)**Sistemas de comprovação da conformidade**

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) abaixo, o CEN deve especificar o(s) seguinte(s) sistema(s) de comprovação da conformidade nas normas harmonizadas europeias pertinentes:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(is) ou classe(s) de reação ao fogo	Sistema(s) de comprovação da conformidade
Kits/Sistemas (conjuntos) para divisórias	Utilizações abrangidas por exigências em matéria de reação ao fogo	A1 (*), A2 (*), B (*), C (*)	1
		A1 (**), A2 (**), B (**), C (**), D, E	3
		(A1 a E) (***), F	4

Sistema 1: ver anexo III, ponto 2, alínea i), da Diretiva 89/106/CEE, sem ensaio aleatório de amostras.

Sistema 3: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Diretiva 89/106/CEE, segunda possibilidade.

Sistema 4: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Diretiva 89/106/CEE, terceira possibilidade.

(*) Produtos/materiais cujo processo de produção inclui uma etapa claramente identificável que resulta numa melhoria da classificação da reação ao fogo (por exemplo, adição de retardadores de fogo ou limitação de materiais orgânicos).

(**) Produtos/materiais não abrangidos pela nota de rodapé (*).

(***) Produtos/materiais que não necessitam de ensaio prévio de reação ao fogo [por exemplo, produtos/materiais das classes A1, em conformidade com a Decisão 96/603/CE da Comissão (JO L 267 de 19.10.1996, p. 23)].

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a determinada característica, devido ao facto de pelo menos um Estado-Membro não impor qualquer requisito legal para essa característica (ver artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 89/106/CEE e, quando aplicável, o ponto 1.2.3 dos documentos interpretativos). Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.»

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO**de 29 de março de 2012****que altera a Decisão 1999/94/CE relativa ao processo de comprovação da conformidade de produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Diretiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita aos produtos prefabricados de betão normal, betão leve e betão celular autoclavado***[notificada com o número C(2012) 1977]***(Texto relevante para efeitos do EEE)****(2012/202/UE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 89/106/CEE do Conselho, de 21 de dezembro de 1988, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos produtos de construção ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 13.º, n.º 4, alínea a),

Após ter consultado o Comité Permanente da Construção,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 25 de janeiro de 1999, a Comissão adotou a Decisão 1999/94/CE relativa ao processo de comprovação da conformidade de produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Diretiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita aos produtos prefabricados de betão normal, betão leve e betão celular autoclavado ⁽²⁾.
- (2) O anexo III da Decisão 1999/94/CE deve ser alterado, com vista a adaptar os sistemas de comprovação da conformidade de vigas e blocos de cofragem para pavimentos aligeirados e de elementos constituídos por materiais orgânicos ao progresso técnico, por forma a ter em conta as utilizações objeto de regulamentação em

matéria de reação ao fogo devido à necessidade de assegurar um nível diferente de intervenção por terceiros consoante os processos e materiais utilizados na produção.

- (3) A Decisão 1999/94/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo III da Decisão 1999/94/CE é alterado em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 29 de março de 2012.

Pela Comissão

Antonio TAJANI

Vice-Presidente⁽¹⁾ JO L 40 de 11.2.1989, p. 12.⁽²⁾ JO L 29 de 3.2.1999, p. 55.

ANEXO

No anexo III da Diretiva 1999/94/CE é aditado o seguinte texto:

«FAMÍLIA DE PRODUTOS

VIGAS E BLOCOS DE COFRAGEM PARA PAVIMENTOS ALIGEIRADOS E ELEMENTOS CONSTITUÍDOS POR MATERIAIS ORGÂNICOS**1. Sistemas de comprovação da conformidade**

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) *infra*, o Comité Europeu de Normalização (CEN) deve especificar o(s) seguinte(s) sistema(s) de comprovação da conformidade na(s) norma(s) europeia(s) harmonizada(s) nesta matéria:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(is) ou classe(s) de reação ao fogo	Sistemas de comprovação da conformidade
Vigas e blocos de cofragem para pavimentos aligeirados e elementos constituídos por materiais orgânicos	Para utilizações objeto de regulamentação em matéria de reação ao fogo	(A1, A2, B, C) (*)	1
		(A1, A2, B, C) (**), D, E	3
		(A1 a E) (***), F	4

Sistema 1: ver anexo III, ponto 2.i), da Diretiva 89/106/CEE, sem ensaio aleatório de amostras.

Sistema 3: ver anexo III, ponto 2.ii), da Diretiva 89/106/CEE, segunda possibilidade.

Sistema 4: ver anexo III, ponto 2.ii), da Diretiva 89/106/CEE, terceira possibilidade.

(*) Produtos/materiais cujo processo de produção inclui uma etapa claramente identificável que resulta numa melhoria da classificação da reação ao fogo (p. ex., adição de retardadores de fogo ou limitação de materiais orgânicos).

(**) Produtos/materiais não abrangidos pela nota de rodapé (*).

(***) Produtos/materiais que não necessitam de ensaio prévio de reação ao fogo [p. ex., produtos/materiais da classe A1, em conformidade com a Decisão 96/603/CE da Comissão (JO L 267 de 19.10.1996, p. 23)].

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a determinada característica devido ao facto de, pelo menos, um Estado-Membro, não impor qualquer requisito legal para essa característica. Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.»

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 19 de abril de 2012

que altera o anexo I da Decisão 2006/766/CE no que diz respeito à entrada relativa ao Chile na lista de países terceiros a partir dos quais são autorizadas as importações de moluscos bivalves, equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos, vivos, refrigerados, congelados ou transformados, para consumo humano

[notificada com o número C(2012) 2446]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/203/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 854/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que estabelece regras específicas de organização dos controlos oficiais de produtos de origem animal destinados ao consumo humano ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 11.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 854/2004 estabelece que os produtos de origem animal só podem ser importados de um país terceiro, ou de uma parte de um país terceiro, que conste de uma lista elaborada nos termos desse regulamento.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 854/2004 estabelece também que, ao elaborar e atualizar essas listas, devem ter-se em conta os controlos da União nos países terceiros e as garantias das autoridades competentes desses países terceiros no que se refere à equivalência e ao cumprimento da legislação da União em matéria de alimentos para animais e de géneros alimentícios e da legislação relativa à saúde dos animais, como disposto no Regulamento (CE) n.º 882/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativo aos controlos oficiais realizados para assegurar a verificação do cumprimento da legislação relativa aos alimentos para animais e aos géneros alimentícios e das normas relativas à saúde e ao bem-estar dos animais ⁽²⁾.
- (3) A Decisão 2006/766/CE da Comissão, de 6 de novembro de 2006, que estabelece as listas de países terceiros e territórios a partir dos quais são autorizadas as importações de moluscos bivalves, equinodermes, tunicados, gastrópodes marinhos e produtos da pesca ⁽³⁾ enumera os países terceiros que satisfazem os critérios referidos no Regulamento (CE) n.º 854/2004 e que podem, por conseguinte, garantir que as exportações desses produtos para a União cumprem as condições sanitárias estabelecidas na legislação da União para proteger a saúde dos consumidores. Em particular, o anexo I daquela decisão estabelece uma lista de países terceiros a partir dos quais são autorizadas as importações de moluscos bivalves,

equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos, vivos, refrigerados, congelados ou transformados, para consumo humano. Essa lista indica igualmente as restrições no que respeita a essas importações a partir de determinados países terceiros.

- (4) O Chile consta atualmente da lista incluída no anexo I da Decisão 2006/766/CE enquanto país terceiro a partir do qual são autorizadas as importações de moluscos bivalves, equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos destinados ao consumo humano, embora tais importações se restrinjam a moluscos bivalves, equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos congelados ou transformados e a alguns *Pectinidae* refrigerados e eviscerados.
- (5) Realizou-se no Chile uma inspeção da Comissão, de 26 de abril a 6 de maio de 2010, para avaliar o sistema de controlo em vigor relativamente à produção de moluscos bivalves destinados à exportação para a União. Os resultados daquela inspeção, juntamente com as garantias fornecidas pela autoridade competente do Chile, indicam que as condições aplicáveis naquele país terceiro aos moluscos bivalves, equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos vivos destinados à exportação para a União são equivalentes às previstas na legislação relevante da União. Por conseguinte, as restrições às importações para a União de moluscos bivalves, equinodermes, tunicados e gastrópodes marinhos provenientes do Chile deverão deixar de aplicar-se.
- (6) A Decisão 2006/766/CE deve, pois, ser alterada em conformidade.
- (7) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

No anexo I da Decisão 2006/766/CE, a entrada relativa ao Chile passa a ter a seguinte redação:

«CL	CHILE»	
-----	--------	--

⁽¹⁾ JO L 139 de 30.4.2004, p. 206.

⁽²⁾ JO L 165 de 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 320 de 18.11.2006, p. 53.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de abril de 2012.

Pela Comissão
John DALLI
Membro da Comissão

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 19 de abril de 2012

que altera os anexos da Decisão 2003/467/CE relativamente à declaração da Letónia como Estado-Membro oficialmente indemne de brucelose e da Itália, da Polónia e de Portugal como regiões oficialmente indemnes de tuberculose, brucelose e leucose bovina enzoótica

[notificada com o número C(2012) 2451]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/204/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 64/432/CEE do Conselho, de 26 de junho de 1964, relativa a problemas de fiscalização sanitária em matéria de comércio intracomunitário de animais das espécies bovina e suína ⁽¹⁾, nomeadamente o anexo A, capítulo I, ponto 4, o anexo A, capítulo II, ponto 7, e o anexo D, capítulo I, ponto E,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 64/432/CEE aplica-se ao comércio no interior da União de animais das espécies bovina e suína. Esta diretiva estabelece as condições nos termos das quais os Estados-Membros ou regiões dos Estados-Membros podem ser declarados como oficialmente indemnes de tuberculose, de brucelose e de leucose bovina enzoótica, no respeitante aos efetivos de bovinos.
- (2) Os anexos da Decisão 2003/467/CE da Comissão, de 23 de junho de 2003, que estabelece o estatuto de oficialmente indemnes de tuberculose, brucelose e leucose bovina enzoótica a determinados Estados-Membros e regiões dos Estados-Membros, no respeitante aos efetivos de bovinos ⁽²⁾, enumeram os Estados-Membros e respetivas regiões que são declarados oficialmente indemnes de tuberculose, oficialmente indemnes de brucelose e oficialmente indemnes de leucose bovina enzoótica, respetivamente.
- (3) A Itália apresentou à Comissão documentação que demonstra o cumprimento das condições necessárias para a obtenção do estatuto de oficialmente indemne de tuberculose previstas na Diretiva 64/432/CEE no que diz respeito às províncias de Asti e Biella, na região de Piemonte, em Itália.
- (4) Além disso, a província de Ascoli Piceno já está enumerada no anexo I, capítulo 2, da Decisão 2003/467/CE como uma região de Itália oficialmente indemne de tuberculose. No entanto, a divisão administrativa da Itália

divide a província de Ascoli Piceno, na região de Marche, em duas províncias distintas: a província de Ascoli Piceno e a província de Fermo. As entradas relativas à Itália na lista definida no anexo I, capítulo 2, da Decisão 2003/467/CE devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.

- (5) Portugal apresentou à Comissão documentação que demonstra o cumprimento das condições necessárias para a obtenção do estatuto de oficialmente indemne de tuberculose previstas na Diretiva 64/432/CEE no que diz respeito a todos os distritos da região do Algarve, em Portugal.
- (6) Após avaliação da documentação apresentada pela Itália e por Portugal, as províncias de Asti e Biella, na região de Piemonte em Itália, e todos os distritos da região do Algarve em Portugal, devem ser declaradas como regiões da Itália e de Portugal, respetivamente, oficialmente indemnes de tuberculose.
- (7) A Itália apresentou também à Comissão documentação que demonstra o cumprimento das condições necessárias para a obtenção do estatuto de oficialmente indemne de brucelose previstas na Diretiva 64/432/CEE no que diz respeito a todas as províncias da região de Valle d'Aosta, em Itália.
- (8) A Letónia apresentou também à Comissão documentação que demonstra o cumprimento das condições necessárias para a obtenção do estatuto de oficialmente indemne de brucelose previstas na Diretiva 64/432/CEE para todo o seu território.
- (9) Portugal apresentou também à Comissão documentação que demonstra o cumprimento das condições necessárias para a obtenção do estatuto de oficialmente indemne de brucelose previstas na Diretiva 64/432/CEE no que diz respeito a todos os distritos da região do Algarve.
- (10) Após avaliação da documentação apresentada pela Itália, pela Letónia e por Portugal, a Letónia deve ser considerada como um Estado-Membro oficialmente indemne de brucelose, todas as províncias da região de Valle d'Aosta em Itália e todos os distritos da região do Algarve devem ser declaradas como regiões da Itália e de Portugal, respetivamente, oficialmente indemnes de brucelose.

⁽¹⁾ JO 121 de 29.7.1964, p. 1977/64.

⁽²⁾ JO L 156 de 25.6.2003, p. 74.

- (11) A Itália, a Polónia e Portugal apresentaram à Comissão documentação que demonstra o cumprimento das condições necessárias para a obtenção do estatuto de oficialmente indemne de leucose bovina enzoótica previstas na Diretiva 64/432/CEE no que diz respeito às províncias de Catania, Enna, Palermo e Ragusa, na região da Sicília em Itália, a 19 regiões administrativas (powiaty) das unidades administrativas superiores (voivodatos) de Kujawsko-Pomorskie, Pomorskie, Warmińsko-Mazurskie e Wielkopolskie, na Polónia, e a todos os distritos da região do Centro e Vale do Tejo e quatro distritos da região do Norte, em Portugal.
- (12) Após a avaliação da documentação apresentada pela Itália, pela Polónia e por Portugal, as províncias de Catania, Enna, Palermo e Ragusa, na região da Sicília em Itália, as 19 regiões administrativas (powiaty) das unidades administrativas superiores (voivodatos) de Kujawsko-Pomorskie, Pomorskie, Warmińsko-Mazurskie e Wielkopolskie, na Polónia, e todos os distritos da região do Centro e Vale do Tejo e os quatro distritos da região do Norte, em Portugal, devem ser declaradas como regiões indemnes de leucose bovina enzoótica da Itália, da Polónia e de Portugal, respetivamente.
- (13) Os anexos da Decisão 2003/467/CE devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade.

- (14) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os anexos da Decisão 2003/467/CE são alterados em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 19 de abril de 2012.

Pela Comissão

John DALLI

Membro da Comissão

ANEXO

Os anexos da Decisão 2003/467/CE são alterados do seguinte modo:

(1) No anexo I, o capítulo 2 passa a ter a seguinte redação:

«CAPÍTULO 2**Regiões dos Estados-Membros oficialmente indemnes de tuberculose**

Em Itália:

- Região Abruzzo: província de Pescara,
- Província de Bolzano,
- Região Emilia-Romagna,
- Região Friuli-Venezia Giulia,
- Região Lazio: províncias de Rieti, Viterbo,
- Região Lombardia,
- Região Marche: províncias de Ascoli Piceno, Fermo,
- Região Piemonte: províncias de Asti, Biella, Novara, Verbania, Vercelli,
- Região Sardegna: províncias de Cagliari, Medio-Campidano, Ogliastra, Olbia-Tempio, Oristano,
- Região Toscana,
- Província de Trento,
- Região Veneto.

Em Portugal:

- Região Algarve: todos os distritos.

No Reino Unido:

- Grã-Bretanha: Escócia;

(2) O anexo II passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO II**CAPÍTULO 1****Estados-Membros oficialmente indemnes de brucelose**

Código ISO	Estado-Membro
BE	Bélgica
CZ	República Checa
DK	Dinamarca
DE	Alemanha
EE	Estónia
IE	Irlanda
FR	França
LV	Letónia
LU	Luxemburgo
NL	Países Baixos

Código ISO	Estado-Membro
AT	Áustria
PL	Polónia
SI	Eslovénia
SK	Eslováquia
FI	Finlândia
SE	Suécia

CAPÍTULO 2

Regiões dos Estados-Membros oficialmente indemnes de brucelose

Em Itália:

- Região Abruzzo: província de Pescara,
- Província de Bolzano,
- Região Emilia-Romagna,
- Região Friuli-Venezia Giulia,
- Região Lazio: províncias de Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo,
- Região Liguria: províncias de Imperia e Savona,
- Região Lombardia,
- Região Marche,
- Região de Molise: província de Campobasso,
- Região Piemonte,
- Região Puglia: província de Brindisi,
- Região Sardegna,
- Região Toscana,
- Província de Trento,
- Região Umbria,
- Região Valle d'Aosta,
- Região Veneto.

Em Portugal:

- Região Algarve: todos os distritos.
- Região Autónoma dos Açores: ilhas do Corvo, Faial, Flores, Graciosa, Pico e Santa Maria.

Em Espanha:

- Província de Santa Cruz de Tenerife;
- Província de Las Palmas.

No Reino Unido:

- Grã-Bretanha: Inglaterra, Escócia e País de Gales,
- Ilha de Man.»;

(3) No anexo III, o capítulo 2 passa a ter a seguinte redação:

«CAPÍTULO 2

Regiões dos Estados-Membros oficialmente indemnes de leucose bovina enzoótica

Em Itália:

- Região Abruzzo: província de Pescara,
- Província de Bolzano,
- Região Campania: província de Napoli,
- Região Emilia-Romagna,
- Região Friuli-Venezia Giulia,
- Região Lazio: províncias de Frosinone, Rieti, Viterbo,
- Região Liguria: províncias de Imperia e Savona,
- Região Lombardia,
- Região Marche,
- Região Molise,
- Região Piemonte,
- Região Puglia: província de Brindisi,
- Região Sardegna,
- Região Sicília: províncias de Agrigento, Caltanissetta, Catania, Enna, Palermo, Ragusa, Siracusa, Trapani,
- Região Toscana,
- Província de Trento,
- Região Umbria,
- Região Valle d'Aosta,
- Região Veneto.

Na Polónia:

- Voivodato dolnośląskie

Powiaty:	bolesławiecki, dzierzoniowski, głogowski, górowski, jaworski, jeleniogórski, Jelenia Góra, kamiennogórski, kłodzki, legnicki, Legnica, lubański, lubiński, lwówecki, milicki, oleśnicki, oławski, polkowicki, strzeliński, średzki, świdnicki, trzebnicki, wałbrzyski, Wałbrzych, wołowski, wrocławski, Wrocław, ząbkowicki, zgorzelecki, złotoryjski.
----------	--

- Voivodato lubelskie

Powiaty:	bialski, Biała Podlaska, biłgorajski, chełmski, Chełm, hrubieszowski, janowski, krasnostawski, kraśnicki, lubartowski, lubelski, Lublin, łęczyński, łukowski, opolski, parczewski, puławski, radzyński, rycki, świdnicki, tomaszowski, włodawski, zamojski, Zamość.
----------	---

— Voivodato lubuskie

Powiaty:	gorzowski, Gorzów Wielkopolski, krośnieński-odrzański, międzyrzecki, nowosolski, ślubicki, strzelecko-drezdenecki, sulęciński, świebodziński, Zielona Góra, zielonogórski, żagański, żarski, wschowski.
----------	---

— Voivodato kujawsko-pomorskie

Powiaty:	aleksandrowski, brodnicki, bydgoski, Bydgoszcz, chełmiński, golubsko-dobrzyński, grudziądzki, inowrocławski, lipnowski, Grudziądz, mogileński, nakielski, radziejowski, rypiński, sępoleński, świecki, toruński, Toruń, tucholski, wąbrzeski, Włocławek, włocławski, żniński.
----------	---

— Voivodato łódzkie

Powiaty:	bełchatowski, brzeziński, kutnowski, łaski, łęczycki, łowicki, łódzki, Łódź, opoczyński, pabianicki, pajęcząński, piotrkowski, Piotrków Trybunalski, poddębicki, radomszczański, rawski, sieradzki, skierniewicki, Skierniewice, tomaszowski, wieluński, wieruszowski, zduńskowolski, zgierski.
----------	---

— Voivodato małopolskie

Powiaty:	brzeski, bocheński, chrzanowski, dąbrowski, gorlicki, krakowski, Kraków, limanowski, miechowski, myślenicki, nowosądecki, nowotarski, Nowy Sącz, oświęcimski, olkuski, proszowicki, suski, tarnowski, Tarnów, tatrzański, wadowicki, wielicki.
----------	--

— Voivodato mazowieckie

Powiaty:	białobrzecki, ciechanowski, garwoliński, grójecki, gostyniński, grodziski, kozienicki, legionowski, lipski, łosicki, makowski, miński, mławski, nowodworski, ostrołęcki, Ostrołęka, ostrowski, otwocki, piaseczyński, Płock, płocki, płoński, pruszkowski, przasnyski, przysuski, pułtusi, Radom, radomski, Siedlce, siedlecki, sierpecki, sochaczewski, sokołowski, szydlowiecki, Warszawa, warszawski zachodni, węgrowski, wołomiński, wyszkowski, zwoleniński, żuromiński, żyrardowski.
----------	--

— Voivodato opolskie

Powiaty:	brzeski, głubczycki, kędzierzyńsko-kozielski, kluczborski, krapkowicki, namysłowski, nyski, oleski, opolski, Opole, prudnicki, strzelecki.
----------	--

— Voivodato podkarpackie

Powiaty:	bieszczadzki, brzozowski, dębicki, jarosławski, jasielski, kolbuszowski, krośnieński, Krosno, leski, leżajski, lubaczowski, łańcucki, mielecki, niżański, przemyski, Przemyśl, przeworski, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, Rzeszów, sanocki, stalowowolski, strzyżowski, Tarnobrzeg, tarnobrzecki.
----------	--

— Voivodato podlaskie

Powiaty:	augustowski, białostocki, Białystok, bielski, grajewski, hajnowski, kolneński, łomżyński, Łomża, moniecki, sejneński, siemiatycki, sokółski, suwalski, Suwałki, wysokomazowiecki, zambrowski.
----------	---

— Voivodato pomorskie

Powiaty:	Gdańsk, gdański, Gdynia, lęborski, pucki, nowodworski, Sopot, wejherowski.
----------	--

— Voivodato śląskie

Powiaty:	będziński, bielski, Bielsko-Biała, bieruńsko-lędziński, Bytom, Chorzów, cieszyński, częstochowski, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, gliwicki, Gliwice, Jastrzębie Zdrój, Jaworzno, Katowice, kłobucki, lubliniecki, mikołowski, Mysłowice, myszkowski, Piekary Śląskie, pszczyński, raciborski, Ruda Śląska, rybnicki, Rybnik, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, tarnogórski, Tychy, wodzisławski, Zabrze, zawierciański, Żory, żywiecki.
----------	--

— Voivodato świętokrzyskie

Powiaty:	buski, jędrzejowski, kazimierski, kielecki, Kielce, konecki, opatowski, ostrowiecki, pińczowski, sandomierski, skarżyski, starachowicki, staszowski, włoszczowski.
----------	--

— Voivodato warmińsko-mazurskie

Powiaty:	bartoszycki, braniewski, działdowski, Elbląg, elbląski, etcki, giżycki, gołdapski, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, Olsztyn, piski, szczycieński, węgorzewski.
----------	---

— Voivodato wielkopolskie

Powiaty:	gostyński, jarociński, kaliski, Kalisz, kępiński, kolski, koniński, Konin, krotoszyński, międzychodzki, nowotomyski, ostrowski, ostrzeszowski, pleszewski, rawicki, słupecki, szamotulski, średzki, śremski, turecki, wolsztyński, wrzesiński, złotowski.
----------	---

Em Portugal:

- Região Algarve: todos os distritos;
- Região Alentejo: todos os distritos;
- Região Centro: todos os distritos;
- Região Lisboa e Vale do Tejo: todos os distritos;
- Região Norte: distritos: Braga, Bragança, Viana do Castelo, Vila Real;
- Região Autónoma dos Açores.

No Reino Unido:

- Ilha de Man.».

Preço das assinaturas 2012 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 310 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	840 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT