

Jornal Oficial

da União Europeia

L 213



Edição em língua
portuguesa

Legislação

52.º ano
18 de Agosto de 2009

Índice

I Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória

REGULAMENTOS

Regulamento (CE) n.º 749/2009 da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 1

Regulamento (CE) n.º 750/2009 da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, que altera os preços representativos e os direitos de importação adicionais de determinados produtos do sector do açúcar fixados pelo Regulamento (CE) n.º 945/2008 para a campanha de 2008/2009 3

Regulamento (CE) n.º 751/2009 da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 745/2009 que fixa os direitos de importação aplicáveis no sector dos cereais a partir de 16 de Agosto de 2009 5

★ Regulamento (CE) n.º 752/2009 da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Batata doce de Aljezur (IGP)] 8

DIRECTIVAS

★ Directiva 2009/108/CE da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, a Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽¹⁾ 10

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

II Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória

DECISÕES

Comissão

2009/616/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, relativa à não inclusão dos óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, no anexo I da Directiva 91/414/CEE do Conselho e à retirada das autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contenham essa substância [notificada com o número C(2009) 6303] ⁽¹⁾** 26

2009/617/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 17 de Agosto de 2009, relativa à não inclusão do óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, no anexo I da Directiva 91/414/CEE do Conselho e à retirada das autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contenham essa substância [notificada com o número C(2009) 6305] ⁽¹⁾** 28

Rectificações

- ★ **Rectificação ao Regulamento (CE) n.º 74/2009 do Conselho, de 19 de Janeiro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 1698/2005 relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader) (JO L 30 de 31.1.2009)** 30



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (CE) N.º 749/2009 DA COMISSÃO

de 17 de Agosto de 2009

que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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 (CE) n.º 1580/2007 da Comissão, de 21 de Dezembro de 2007, que estabelece, no sector das frutas e produtos hortícolas, regras de execução dos Regulamentos (CE) n.º 2200/96, (CE) n.º 2201/96 e (CE) n.º 1182/2007 do Conselho (2), nomeadamente o n.º 1 do artigo 138.º,

Considerando o seguinte:

O Regulamento (CE) n.º 1580/2007 prevê, 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 constantes da parte A do seu Anexo XV,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 138.º do Regulamento (CE) n.º 1580/2007 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 18 de Agosto de 2009.

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

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

(1) JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

(2) JO L 350 de 31.12.2007, 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	MK	29,6
	XS	21,6
	ZZ	25,6
0707 00 05	MK	29,2
	TR	101,7
	ZZ	65,5
0709 90 70	TR	104,4
	ZZ	104,4
0805 50 10	AR	75,2
	UY	84,5
	ZA	58,0
	ZZ	72,6
0806 10 10	EG	152,2
	IL	133,8
	MA	141,6
	TR	138,1
	US	170,2
	ZA	147,9
	ZZ	147,3
0808 10 80	AR	112,7
	BR	63,2
	CL	83,6
	NZ	83,8
	US	87,1
	ZA	77,1
	ZZ	84,6
0808 20 50	AR	104,5
	CN	60,2
	TR	135,4
	ZA	92,6
	ZZ	98,2
0809 30	TR	129,0
	ZZ	129,0
0809 40 05	IL	107,7
	ZZ	107,7

⁽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».

REGULAMENTO (CE) N.º 750/2009 DA COMISSÃO**de 17 de Agosto de 2009****que altera os preços representativos e os direitos de importação adicionais de determinados produtos do sector do açúcar fixados pelo Regulamento (CE) n.º 945/2008 para a campanha de 2008/2009**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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 (CE) n.º 951/2006 da Comissão, de 30 de Junho de 2006, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CE) n.º 318/2006 do Conselho no que respeita ao comércio com os países terceiros no sector do açúcar ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 2, segunda frase do segundo parágrafo, do artigo 36.º,

Considerando o seguinte:

(1) Os preços representativos e os direitos de importação adicionais de açúcar branco, de açúcar bruto e de deter-

minados xaropes foram fixados para a campanha de 2008/2009 pelo Regulamento (CE) n.º 945/2008 da Comissão ⁽³⁾. Estes preços e direitos foram alterados pelo Regulamento (CE) n.º 746/2009 da Comissão ⁽⁴⁾.

(2) Os dados de que a Comissão dispõe actualmente levam a alterar os referidos montantes, em conformidade com as regras e condições previstas pelo Regulamento (CE) n.º 951/2006,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

São alterados como indicado no anexo os preços representativos e os direitos de importação adicionais dos produtos referidos no artigo 36.º do Regulamento (CE) n.º 951/2006, fixados pelo Regulamento (CE) n.º 945/2008 para a campanha de 2008/2009.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 18 de Agosto de 2009.

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

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 178 de 1.7.2006, p. 24.

⁽³⁾ JO L 258 de 26.9.2008, p. 56.

⁽⁴⁾ JO L 212 de 15.8.2009, p. 8.

ANEXO

Montantes alterados dos preços representativos e dos direitos de importação adicionais do açúcar branco, do açúcar bruto e de produtos do código NC 1702 90 95 aplicáveis a partir de 18 de Agosto de 2009

(EUR)

Código NC	Montante do preço representativo por 100 kg líquidos do produto em causa	Montante do direito adicional por 100 kg líquidos do produto em causa
1701 11 10 ⁽¹⁾	37,14	0,14
1701 11 90 ⁽¹⁾	37,14	3,76
1701 12 10 ⁽¹⁾	37,14	0,01
1701 12 90 ⁽¹⁾	37,14	3,47
1701 91 00 ⁽²⁾	38,65	5,91
1701 99 10 ⁽²⁾	38,65	2,74
1701 99 90 ⁽²⁾	38,65	2,74
1702 90 95 ⁽³⁾	0,39	0,29

⁽¹⁾ Fixação para a qualidade-tipo definida no ponto III do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.

⁽²⁾ Fixação para a qualidade-tipo definida no ponto II do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.

⁽³⁾ Fixação por 1 % de teor de sacarose.

REGULAMENTO (CE) N.º 751/2009 DA COMISSÃO**de 17 de Agosto de 2009****que altera o Regulamento (CE) n.º 745/2009 que fixa os direitos de importação aplicáveis no sector dos cereais a partir de 16 de Agosto de 2009**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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 (CE) n.º 1249/96 da Comissão, de 28 de Junho de 1996, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho no que respeita aos direitos de importação no sector dos cereais ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 2.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 745/2009 da Comissão ⁽³⁾ fixou os direitos de importação aplicáveis no sector dos cereais a partir de 16 de Agosto de 2009.

- (2) Uma vez que a média dos direitos de importação calculados se afasta em 5 EUR/t do direito fixado, deve efectuar-se o ajustamento correspondente dos direitos de importação fixados pelo Regulamento (CE) n.º 745/2009.

- (3) O Regulamento (CE) n.º 745/2009 deve ser alterado em conformidade,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos I e II do Regulamento (CE) n.º 745/2009 são substituídos pelo texto constante do anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

É aplicável a partir de 18 de Agosto de 2009.

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

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 161 de 29.6.1996, p. 125.

⁽³⁾ JO L 212 de 15.8.2009, p. 5.

ANEXO I

Direitos de importação aplicáveis aos produtos referidos no n.º 1 do artigo 136.º do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 a partir de 18 de Agosto de 2009

Código NC	Designação das mercadorias	Direito de importação ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	TRIGO duro de alta qualidade	0,00
	de qualidade média	0,00
	de baixa qualidade	12,83
1001 90 91	TRIGO mole, para sementeira	0,00
ex 1001 90 99	TRIGO mole de alta qualidade, excepto para sementeira	0,00
1002 00 00	CENTEIO	78,15
1005 10 90	MILHO para sementeira, excepto híbrido	32,13
1005 90 00	MILHO, excepto para sementeira ⁽²⁾	32,13
1007 00 90	SORGO de grão, excepto híbrido destinado a sementeira	83,14

⁽¹⁾ Para as mercadorias que chegam à Comunidade através do oceano Atlântico ou do canal do Suez [n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96], o importador pode beneficiar de uma diminuição dos direitos de:

- 3 EUR/t, se o porto de descarga se situar no mar Mediterrâneo,
- 2 EUR/t, se o porto de descarga se situar na Dinamarca, na Estónia, na Irlanda, na Letónia, na Lituânia, na Polónia, na Finlândia, na Suécia, no Reino Unido ou na costa atlântica da Península Ibérica.

⁽²⁾ O importador pode beneficiar de uma redução forfetária de 24 EUR/t quando as condições definidas no n.º 5 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96 estão preenchidas.

ANEXO II

Elementos de cálculo dos direitos fixados no anexo I

14.8.2009

1. Médias durante o período de referência mencionado no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96:

(EUR/t)

	Trigo mole ⁽¹⁾	Milho	Trigo duro, alta qualidade	Trigo duro, qualidade média ⁽²⁾	Trigo duro, baixa qualidade ⁽³⁾	Cevada
Bolsa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotação	164,94	92,62	—	—	—	—
Preço FOB EUA	—	—	156,53	146,53	126,53	61,21
Prémio sobre o Golfo	—	17,50	—	—	—	—
Prémio sobre os Grandes Lagos	6,28	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Prémio positivo de 14 EUR/t incorporado [n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].⁽²⁾ Prémio negativo de 10 EUR/t [n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].⁽³⁾ Prémio negativo de 30 EUR/t [n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].

2. Médias durante o período de referência mencionado no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96:

Despesas de transporte: Golfo do México–Roterdão: 18,19 EUR/t

Despesas de transporte: Grandes Lagos–Roterdão: 17,66 EUR/t

REGULAMENTO (CE) N.º 752/2009 DA COMISSÃO**de 17 de Agosto de 2009****relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Batata doce de Aljezur (IGP)]**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 510/2006 do Conselho, de 20 de Março de 2006, relativo à protecção das indicações geográficas e denominações de origem dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 510/2006 e em aplicação do artigo 17.º, n.º 2, do mesmo regulamento, o pedido de registo da denominação «Batata doce de Aljezur», efectuado por Portugal, foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽²⁾.

- (2) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 510/2006, a denominação deve ser registada,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É registada a denominação constante do anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão
Mariann FISCHER BOEL
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 93 de 31.3.2006, p. 12.

⁽²⁾ JO C 324 de 19.12.2008, p. 31.

ANEXO

Produtos agrícolas destinados à alimentação humana que constam do anexo I do Tratado:

Classe 1.6. Frutas, produtos hortícolas e cereais não transformados ou transformados

PORTUGAL

Batata doce de Aljezur (IGP)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2009/108/CE DA COMISSÃO

de 17 de Agosto de 2009

que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, a Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1997, relativa a determinados elementos e características dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽²⁾ é uma das directivas específicas para efeitos do processo de homologação CE de veículos a motor de duas ou três rodas instituído pela Directiva 2002/24/CE.
- (2) A fim de ter em conta o comportamento específico dos veículos híbridos, o procedimento dos ensaios de homologação destinados a medir os poluentes gasosos dos veículos de duas e três rodas deve ser adaptado. Para tal, é adequado adoptar um procedimento análogo ao utilizado no Regulamento n.º 83 da UNECE relativo à emissão de poluentes em conformidade com as exigências do motor em matéria de combustível.
- (3) Para garantir que os veículos híbridos cumprem os limites de ruído previstos na Directiva 97/24/CE em todos os seus modos de funcionamento, é igualmente necessário adaptar o procedimento utilizado nos ensaios de homologação para a medição do ruído previsto na Directiva 97/24/CE.
- (4) A Directiva 97/24/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.

- (5) As medidas da presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 97/24/CE é alterada do seguinte modo:

1. O anexo II do capítulo 5 da Directiva 97/24/CE é alterado em conformidade com o anexo I da presente directiva.
2. O anexo III do capítulo 9 da Directiva 97/24/CE é alterado em conformidade com o anexo II da presente directiva.
3. O anexo IV do capítulo 9 da Directiva 97/24/CE é alterado em conformidade com o anexo III da presente directiva.

Artigo 2.º

1. A partir de 1 de Maio de 2010, os Estados-Membros não podem recusar, por motivos relacionados com medidas destinadas a combater a poluição atmosférica ou as emissões sonoras, a concessão da homologação CE ou proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de veículos de duas ou três rodas que cumpram o disposto na Directiva 97/24/CE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.
2. A partir de 1 de Maio de 2010, os Estados-Membros devem recusar, por motivos relacionados com medidas destinadas a combater a poluição atmosférica ou as emissões sonoras, a concessão da homologação CE a qualquer modelo de veículo novo de duas ou três rodas que não cumpra o disposto na Directiva 97/24/CE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Abril de 2010. Devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

⁽¹⁾ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas dessa referência aquando da publicação oficial. As modalidades de referência são determinadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem nas matérias regidas pela presente directiva.

Artigo 4.º

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

Artigo 5.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão
Günter VERHEUGEN
Vice-Presidente

ANEXO I

ALTERAÇÃO DO ANEXO II DO CAPÍTULO 5 DA DIRECTIVA 97/24/CE

O anexo II do capítulo 5 da Directiva 97/24/CE é alterado do seguinte modo:

1. É aditado o ponto 1.10, com a seguinte redacção:

«1.10. Por “veículo híbrido eléctrico (VHE)”, entende-se um motociclo, triciclo ou quadriciclo cuja propulsão mecânica é assegurada pela energia proveniente das duas fontes (a bordo do veículo) de energia seguintes:

- a) um combustível;
- b) um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.».

2. É aditado o ponto 2.2.1.3, com a seguinte redacção:

«2.2.1.3. No caso de um veículo híbrido eléctrico, é aplicável o apêndice 3.».

3. É aditado o apêndice 3, com a seguinte redacção:

«Apêndice 3

Procedimento de ensaio para as emissões de motociclos, triciclos e quadriciclos híbridos eléctricos

1. ÂMBITO

O presente anexo estabelece as disposições específicas para a homologação de veículos híbridos eléctricos.

2. CATEGORIAS DE VEÍCULOS HÍBRIDOS ELÉCTRICOS

Carregamento do veículo	Com carregamento exterior ⁽¹⁾ (OVC)		Sem carregamento exterior ⁽²⁾ (NOVC)	
	Sem	Com	Sem	Com
Comutador do modo de funcionamento				

⁽¹⁾ *Off-Vehicle Charging*, também designado como “com carregamento exterior”.

⁽²⁾ *Not Off-Vehicle Charging*, também designado por “sem carregamento exterior”.

3. MÉTODOS PARA O ENSAIO DE TIPO I

Para o ensaio de tipo I, os motociclos ou triciclos híbridos eléctricos são ensaiados de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A) tal como prescrito no ponto 2.2.1.1.5 do anexo II. Para cada condição de ensaio, o resultado do ensaio das emissões deve cumprir os limites definidos no ponto 2.2.1.1.5 do anexo II.

3.1. **Veículos híbridos eléctricos “com carregamento exterior” (VHE OVC) sem comutador do modo de funcionamento**

3.1.1. São realizados dois ensaios, nas seguintes condições:

Condição A: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado.

Condição B: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica no estado de carga mínima (máxima descarga de capacidade).

Do subapêndice 3 consta o perfil do estado de carga (SOC) do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica durante as diferentes fases do ensaio de tipo I.

3.1.2. Condição A

3.1.2.1. O procedimento inicia-se com a descarga com o veículo em andamento:

- a) a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor de combustão do VHE, ou
- b) se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor de combustão, a velocidade deve ser reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor de combustão por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante); ou

c) segundo recomendação do fabricante.

O motor de combustão deve ser desligado no espaço de 10 segundos após o arranque automático.

3.1.2.2. Condicionamento do veículo

3.1.2.2.1. Antes do ensaio, o veículo deve ser mantido numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar, pelo menos, seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 K da temperatura do local e o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado em resultado do carregamento previsto no ponto 3.1.2.2.2.

3.1.2.2.2. Durante a estabilização, o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado, utilizando-se o procedimento de carregamento nocturno normal, como indicado no ponto 4.1.2 do subapêndice 2.

3.1.2.3. Procedimento de ensaio

3.1.2.3.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

3.1.2.3.2. Podem ser usados os procedimentos de ensaio definidos no ponto 3.1.2.3.2.1 ou no ponto 3.1.2.3.2.2.

3.1.2.3.2.1. A amostragem começa (BS) antes ou no momento do início do processo de arranque do veículo e termina tal como definido no procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A) [fim da amostragem (ES)].

3.1.2.3.2.2. A amostragem (BS) começa antes ou no momento do início do processo de arranque do motor e continua durante um certo número de repetições dos ciclos de ensaio. Termina depois de concluído o período final de marcha lenta durante o qual o dispositivo eléctrico de armazenagem de energia alcançou o estado mínimo de carga de acordo com o critério definido a seguir [fim da amostragem (ES)].

O saldo eléctrico Q [Ah], medido segundo o procedimento definido no subapêndice 1, é utilizado para determinar quando é alcançado o estado de carga mínima do dispositivo eléctrico de armazenagem de energia.

Considera-se que o estado de carga mínima do dispositivo de armazenagem de energia é alcançado no ciclo de ensaio N se o saldo eléctrico durante o ciclo de ensaio $N + 1$ não for superior a uma descarga de 3 %, expresso em percentagem da capacidade nominal do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica (em Ah) no seu estado de carga máxima.

A pedido do fabricante, podem ser realizados ciclos de ensaio adicionais e os seus resultados incluídos nos cálculos previstos nos pontos 3.1.2.3.5 e 3.1.2.3.6 desde que o saldo eléctrico em cada ciclo de ensaio adicional mostre menor descarga do dispositivo de armazenagem de energia do que no ciclo anterior.

Entre cada um dos ciclos é permitido um período de estabilização com a duração máxima de 10 minutos.

3.1.2.3.3. O veículo é conduzido de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.1.2.3.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.1.2.3.5. Os resultados do ciclo combinado para a condição A são registados em $m1$. No caso dos ensaios realizados de acordo com o ponto 3.1.2.3.2.1, $m1$ corresponde simplesmente aos resultados em gramas do único ciclo. No caso dos ensaios realizados de acordo com o ponto 3.1.2.3.2.2, $m1$ corresponde à soma dos resultados, em gramas, de N ciclos.

$$m1 = \sum_{i=1}^N m_i$$

3.1.2.3.6. A massa das emissões médias de cada poluente, em g/km, para a condição A é calculada ($M1$),

$$M1 = m1/D_{test1}$$

correspondendo D_{test1} às distâncias totais efectivamente percorridas no ensaio realizado na condição A.

3.1.3. Condição B

3.1.3.1. Condicionamento do veículo

- 3.1.3.1.1. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em conformidade com o ponto 3.1.2.1.
- 3.1.3.1.2. Antes do ensaio, o veículo deve ser mantido numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar, pelo menos, seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 K da temperatura do local.
- 3.1.3.2. Procedimento de ensaio
- 3.1.3.2.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.
- 3.1.3.2.2. A amostragem começa (BS) antes ou no momento do início do processo de arranque do veículo e termina tal como definido no procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A) [fim da amostragem (ES)].
- 3.1.3.2.3. O veículo é conduzido de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).
- 3.1.3.2.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).
- 3.1.3.2.5. Os resultados do ciclo combinado para a condição B são registados em m_2 .
- 3.1.3.2.6. A massa média das emissões de cada poluente, em g/km, para a condição B é calculada (M_2)

$$M_2 = m_2/D_{test2}$$

correspondendo D_{test2} às distâncias totais efectivamente percorridas no ensaio realizado na condição B.

- 3.1.4. Resultados do ensaio
- 3.1.4.1. No caso dos ensaios realizados de acordo com ponto 3.1.2.3.2.1, os valores ponderados são calculados do seguinte modo:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2)/(D_e + D_{av})$$

em que:

M = massa das emissões do poluente em gramas por quilómetro;

M_1 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

M_2 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica no estado de carga mínima (máxima descarga de capacidade).

D_e = autonomia eléctrica do veículo de acordo com o procedimento descrito no subapêndice 2.

D_{av} = distância média estimada para o veículo usado na condição B no período entre duas recargas do dispositivo de armazenagem de energia:

— 4 km para a categoria de motociclos 1 (cilindrada < 150 cc);

— 6 km para a categoria de motociclos 2 (cilindrada ≥ 150 cc, $V_{max} < 130$ km/h);

— 10 km para a categoria de motociclos 3 (cilindrada ≥ 150 cc, $V_{max} > 130$ km/h).

- 3.1.4.2. No caso dos ensaios realizados de acordo com ponto 3.1.2.3.2.2, os valores ponderados são calculados do seguinte modo:

$$M = (D_{ovc} \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2)/(D_{ovc} + D_{av})$$

em que:

M = massa da emissão do poluente em gramas por quilómetro;

- M1 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;
- M2 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica no estado de carga mínima (máxima descarga de capacidade);
- Dovc = autonomia OVC do veículo de acordo com o procedimento descrito no subapêndice 2.
- Dav = distância média estimada para o veículo usado na condição B no período entre duas recargas do dispositivo de armazenagem de energia:
- 4 km para a categoria de motociclos 1 (cilindrada < 150 cc),
 - 6 km para a categoria de motociclos 2 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmax < 130 km/h),
 - 10 km para a categoria de motociclos 3 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.2. Veículos híbridos eléctricos “com carregamento exterior” (VHE OVC) com comutador do modo de funcionamento

3.2.1. São realizados dois ensaios, nas seguintes condições:

3.2.1.1. Condição A: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado.

3.2.1.2. Condição B: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica no estado de carga mínima (máxima descarga de capacidade).

3.2.1.3. O comutador do modo de funcionamento deve ser colocado nas posições indicadas no quadro seguinte:

Modos de funcionamento disponíveis	— Exclusivamente eléctrico — Híbrido ⁽¹⁾	— Exclusivamente a combustível — Híbrido ⁽¹⁾	— Exclusivamente eléctrico — Exclusivamente a combustível — Híbrido ⁽¹⁾	— Modo híbrido n ... — Modo híbrido m
Posição do comutador de modo de funcionamento na condição A (estado de carga máxima)	Híbrido ⁽¹⁾	Híbrido ⁽¹⁾	Híbrido ⁽¹⁾	Modo híbrido com maior componente eléctrica ⁽²⁾
Posição do comutador de modo de funcionamento na condição B (estado de carga mínima)	Híbrido ⁽¹⁾	Consumo de combustível	Consumo de combustível	Modo híbrido com maior componente de combustão ⁽³⁾

⁽¹⁾ No caso de haver mais de um «modo híbrido», é utilizado o procedimento da última coluna do lado direito.

⁽²⁾ Modo híbrido com maior componente eléctrica:

O modo híbrido de funcionamento que comprovadamente consome mais electricidade de entre todos os modos híbridos seleccionáveis, quando ensaiado em conformidade com a condição A, a estabelecer com base na informação disponibilizada pelo fabricante e com o acordo do serviço técnico.

⁽³⁾ Modo híbrido com maior componente de combustão:

O modo híbrido de funcionamento que comprovadamente consome mais combustível de entre todos os modos híbridos seleccionáveis, quando ensaiado em conformidade com a condição B, a estabelecer com base na informação disponibilizada pelo fabricante e com o acordo do serviço técnico.

3.2.2. Condição A

3.2.2.1. Se a autonomia exclusivamente eléctrica do veículo for mais elevada do que um ciclo completo, a pedido do fabricante, pode efectuar-se o ensaio de tipo I em modo exclusivamente eléctrico, após anuência do serviço técnico. Neste caso, o valor de m1 no ponto 3.2.2.4.5 é igual a 0.

3.2.2.2. O procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo eléctrico de armazenagem de energia do veículo.

3.2.2.2.1. Se o veículo estiver equipado com um modo exclusivamente eléctrico, a descarga do dispositivo eléctrico de armazenagem de energia é realizada conduzindo o veículo (na pista de ensaios, no banco de rolos, etc.) no modo exclusivamente eléctrico a uma velocidade estabilizada correspondente a 70 % ± 5 % da velocidade máxima indicada pelo fabricante. A interrupção da descarga ocorre em qualquer uma das seguintes situações:

- a) quando o veículo não consegue atingir 65 % da velocidade máxima;
- b) quando a instrumentação de série a bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo;
- c) após ter percorrido a distância de 100 quilómetros.

3.2.2.2.2. Se o veículo não estiver equipado com um modo exclusivamente eléctrico, obtém-se a descarga do dispositivo eléctrico de armazenagem de energia com o veículo em andamento:

- a) a uma velocidade estabilizada de 50 km/h à velocidade máxima do veículo no modo exclusivamente eléctrico do veículo até o motor do VHE de combustão arrancar; ou
- b) se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor de combustão, a velocidade será reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor de combustão por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante); ou
- c) segundo recomendação do fabricante.

O motor de combustão deve ser desligado no espaço de 10 segundos após o arranque automático.

3.2.2.3. Condicionamento do veículo

3.2.2.3.1. Antes do ensaio, o veículo deve ser mantido numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar, pelo menos, seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 K da temperatura do local e o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado em resultado do carregamento previsto no ponto 3.2.2.3.2.

3.2.2.3.2. Durante a estabilização, o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado, utilizando-se o procedimento de carregamento nocturno normal, como indicado no ponto 4.1.2 do subapêndice 2.

3.2.2.4. Procedimento de ensaio

3.2.2.4.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

3.2.2.4.2. Podem ser usados os procedimentos de ensaio definidos no ponto 3.2.2.4.2.1 ou no ponto 3.2.2.4.2.2.

3.2.2.4.2.1. A amostragem começa (BS) antes ou no momento do início do processo de arranque do veículo e termina tal como definido no procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A) [fim da amostragem (ES)].

3.2.2.4.2.2. A amostragem começa (BS) antes ou no momento do início do processo de arranque do veículo e termina tal como definido no procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A) [fim da amostragem (ES)].

O saldo eléctrico Q [Ah], medido segundo o procedimento definido no subapêndice 1 do presente apêndice, é utilizado para determinar quando é alcançado o estado de carga mínima do dispositivo eléctrico de armazenagem de energia.

Considera-se que o estado de carga mínima do dispositivo de armazenagem de energia é alcançado no ciclo de ensaio N se o saldo eléctrico durante o ciclo de ensaio N + 1 não for superior a uma descarga de 3 %, expresso em percentagem da capacidade nominal do dispositivo de armazenagem de energia (em Ah) no seu estado de carga máxima.

A pedido do fabricante, podem ser realizados ciclos de ensaio adicionais e os seus resultados incluídos nos cálculos previstos nos pontos 3.2.2.4.5 e 3.2.2.4.6 desde que o saldo eléctrico em cada ciclo de ensaio adicional mostre menor descarga do dispositivo de armazenagem de energia do que no ciclo anterior.

Entre cada um dos ciclos é permitido um período de estabilização com a duração máxima de 10 minutos.

3.2.2.4.3. O veículo é conduzido de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.2.2.4.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.2.2.4.5. Os resultados do ciclo combinado para a condição A são registados em m_1 . No caso dos ensaios realizados de acordo com o ponto 3.2.2.4.2.1, m_1 corresponde simplesmente aos resultados em gramas do único ciclo. No caso dos ensaios realizados de acordo com o ponto 3.2.2.4.2.2, m_1 corresponde à soma, em gramas, dos resultados de N ciclos.

$$m_1 = \sum_1^N m_i$$

3.2.2.4.6. A massa média das emissões de cada poluente, em g/km, para a condição A é calculada (M_1),

$$M_1 = m_1/D_{test1}$$

correspondendo D_{test1} às distâncias totais efectivamente percorridas no ensaio realizado na condição A.

3.2.3. Condição B

3.2.3.1. Se o veículo tem a possibilidade de funcionar em diferentes modos híbridos (por exemplo: desportivo, económico, urbano, extra-urbano, etc.), o comutador deve ser colocado na posição em que o veículo funciona no modo híbrido com maior componente de combustão (ver ponto 3.2.1.3, nota 3).

3.2.3.2. Condicionamento do veículo

3.2.3.2.1. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em conformidade com o ponto 3.2.2.2.

3.2.3.2.2. Antes do ensaio, o veículo deve ser mantido numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar, pelo menos, seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 K da temperatura do local.

3.2.3.3. Procedimento de ensaio

3.2.3.3.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

3.2.3.3.2. A amostragem começa (BS) antes ou no momento do início do processo de arranque do veículo e termina tal como definido no procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A) [fim da amostragem (ES)].

3.2.3.3.3. O veículo é conduzido de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.2.3.3.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.2.3.3.5. Os resultados do ciclo combinado para a condição B são registados em m_2 .

3.2.3.3.6. A massa média das emissões de cada poluente, em g/km, para a condição B é calculada (M_2)

$$M_2 = m_2/D_{test2}$$

correspondendo D_{test2} às distâncias totais efectivamente percorridas no ensaio realizado na condição B.

3.2.4. Resultados do ensaio

3.2.4.1. No caso dos ensaios realizados de acordo com ponto 3.2.2.4.2.1, os valores ponderados são calculados do seguinte modo:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2)/(D_e + D_{av})$$

em que:

M = massa das emissões do poluente em gramas por quilómetro;

M_1 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

M2 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica no estado de carga mínima (máxima descarga de capacidade);

De = autonomia eléctrica do veículo de acordo com o procedimento descrito no subapêndice 2;

Dav = distância média estimada para o veículo usado na condição B no período entre duas recargas do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica:

— 4 km para a categoria de motociclos 1 (cilindrada < 150 cc),

— 6 km para a categoria de motociclos 2 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km para a categoria de motociclos 3 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmax > 130,km/h).

3.2.4.2. No caso dos ensaios realizados de acordo com ponto 3.2.2.4.2.2, os valores ponderados são calculados do seguinte modo:

$$M = (Dovc \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(Dovc + Dav)$$

em que:

M = massa das emissões do poluente em gramas por quilómetro;

M1 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado calculada no ponto 3.1.2.3.6

M2 = massa média da emissão do poluente em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica no estado de carga mínima (máxima descarga de capacidade) calculada no ponto 3.2.3.3.6.

Dovc = autonomia OVC do veículo de acordo com o procedimento descrito no subapêndice 2.

Dav = distância média estimada para o veículo usado na condição B no período entre duas recargas do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica:

— 4 km para a categoria de motociclos 1 (cilindrada < 150cc);

— 6 km para a categoria de motociclos 2 (cilindrada ≥ 150cc, Vmax < 130km/h);

— 10 km para a categoria de motociclos 3 (cilindrada ≥ 150cc, Vmax > 130km/h).

3.3. Veículos híbridos eléctricos “sem carregamento exterior” (VHE NOVC) e sem comutador do modo de funcionamento

3.3.1. Os veículos híbridos eléctricos “sem carregamento exterior” (VHE NOVC) e sem comutador do modo de funcionamento, em modo híbrido, são ensaiados de acordo com o anexo I do capítulo 5.

3.3.2. O veículo é conduzido de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

3.4. Veículos híbridos eléctricos “sem carregamento exterior” (VHE NOVC) com comutador do modo de funcionamento

3.4.1. Os veículos híbridos eléctricos “sem carregamento exterior” (VHE NOVC) com comutador do modo de funcionamento, em modo híbrido, são ensaiados de acordo com o anexo I do capítulo 5. Se existirem vários modos híbridos, o ensaio é efectuado no modo que é escolhido automaticamente quando se acciona a chave de ignição (modo normal). Com base na informação disponibilizada pelo fabricante, o serviço técnico assegurar-se-á de que os valores-limite são cumpridos em todos os modos híbridos.

3.4.2. O veículo é conduzido de acordo com o procedimento de ensaio aplicável (apêndice 1 ou apêndice 1-A).

4. MÉTODOS PARA O ENSAIO DE TIPO II

4.1. Os veículos devem ser conduzidos de acordo com o procedimento de ensaio descrito no apêndice 2.

Subapêndice 1

Método de medição do saldo eléctrico da bateria de veículos híbridos eléctricos OVC (com carregamento exterior) e NOVC (sem carregamento exterior)

1. Objecto

1.1. O objecto do presente apêndice é definir o método e a instrumentação exigida para medir o saldo eléctrico de veículos híbridos eléctricos com carregamento exterior (VHE OVC) e de veículos híbridos eléctricos sem carregamento exterior (VHE NOVC).

2. Aparelhagem de medição
 - 2.1. Durante os ensaios descritos nos pontos 3.1 a 3.4, a corrente debitada pela bateria é medida com recurso a um transdutor de corrente de tipo alicate ou de argola. O transdutor de corrente (ou seja, o sensor de corrente sem equipamento de aquisição de dados) deve ser de uma precisão mínima de 0,5 % do valor medido ou de 0,1 % do valor máximo da escala.

Para este ensaio não devem ser usados dispositivos de ensaio e diagnóstico de fabricante do equipamento original (OEM).

 - 2.1.1. O transdutor de corrente deve ser acoplado a um dos cabos directamente ligados à bateria. No intuito de medir com facilidade a corrente debitada pela bateria com utilização de equipamento de medição exterior, os fabricantes devem dotar, na medida do possível, o veículo de pontos de conexão apropriados, seguros e acessíveis. Se tal não for viável, o fabricante é obrigado a assistir o serviço técnico, fornecendo meios para ligar um transdutor de corrente aos cabos de ligação à bateria do modo descrito *supra*.
 - 2.1.2. A tensão à saída do transdutor de corrente é objecto de amostragem, com uma frequência mínima de amostragem de 5 Hz. A corrente medida deve ser integrada no tempo, o que permite obter o valor medido de Q, expresso em amperes-hora (Ah).
 - 2.1.3. A temperatura no local onde está colocado o sensor é medida e objecto de amostragem com a mesma frequência de amostragem a fim de que este valor possa ser utilizado para compensar eventualmente a deriva dos transdutores de corrente e, se for caso disso, do transdutores de tensão utilizado para converter a tensão à saída do transdutor de corrente.
 - 2.2. Deve ser fornecida ao serviço técnico uma lista dos instrumentos (fabricante, número de modelo, número de série) usados pelo fabricante para determinar quando o estado de carga mínima da bateria é atingido de acordo com o procedimento de ensaio definido nos pontos 3.1 e 3.2 juntamente com as datas da última calibragem dos instrumentos (se for caso disso).
3. Procedimento de medição
 - 3.1. A medição da corrente debitada pela bateria inicia-se ao mesmo tempo que o ensaio e termina imediatamente após o veículo ter realizado o ciclo completo de condução.

Subapêndice 2

Método de medição da autonomia eléctrica de veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido eléctrico e da autonomia OVC de veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido eléctrico

1. MEDIÇÃO DA AUTONOMIA ELÉCTRICA

O método de ensaio descrito no presente subapêndice permite medir a autonomia eléctrica, expressa em km, de veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido eléctrico com carregamento exterior (VHE OVC).
2. PARÂMETROS, UNIDADES E PRECISÃO DAS MEDIÇÕES

Os parâmetros, unidades e a precisão das medições são os seguintes:

Parâmetro	Unidade	Precisão	Resolução
Tempo	s	+/- 0,1 s	0,1 s
Distância	m	+/- 0,1 %	1 m
Temperatura	°C	+/- 1 °C	1 °C
Velocidade	km/h	+/- 1 %	0,2 km/h
Massa	kg	+/- 0,5 %	1 kg
Saldo eléctrico	Ah	+/- 0,5 %	0,3 %

3. CONDIÇÕES DE ENSAIO
 - 3.1. Estado do veículo

- 3.1.1. Os pneus do veículo devem ser cheios à pressão prescrita pelo fabricante do veículo para quando se encontrem à temperatura ambiente.
- 3.1.2. A viscosidade dos óleos para os elementos mecânicos móveis deve ser conforme às especificações do fabricante do veículo.
- 3.1.3. Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e auxiliares devem estar desligados, com excepção dos que sejam necessários para a realização do ensaio e o funcionamento normal do veículo durante o dia.
- 3.1.4. Todos os sistemas de acumulação de energia existentes para outros efeitos que não os de tracção devem estar carregados no nível máximo prescrito pelo fabricante.
- 3.1.5. Se as baterias forem utilizadas acima da temperatura ambiente, o operador deve seguir o procedimento recomendado pelo fabricante do veículo para manter a temperatura da bateria dentro da gama de funcionamento normal.

O representante do fabricante deve poder atestar que o sistema de gestão térmica da bateria não está desligado nem reduzido.

- 3.1.6. O veículo de ensaio deve ter percorrido, pelo menos, 300 km durante os sete dias anteriores ao ensaio com as baterias instaladas para o ensaio.

3.2. Condições climáticas

Para ensaios realizados no exterior, a temperatura ambiente deve estar compreendida entre 5 °C e 32 °C. Para os ensaios realizados em local coberto, a temperatura deve estar compreendida entre 20 °C e 30 °C.

4. MODOS DE FUNCIONAMENTO

O método de ensaio compreende as seguintes fases:

- a) Carregamento inicial da bateria;
- b) Realização do ciclo e medição da autonomia eléctrica.

Entre as diferentes fases, se for necessário deslocar o veículo, este deve ser rebocado para a área de ensaio seguinte (sem recarregamento regenerativo).

4.1. Carregamento inicial da bateria

O carregamento da bateria consiste nos seguintes procedimentos:

Nota: "Carregamento inicial da bateria" designa o primeiro carregamento da bateria efectuado aquando da recepção do veículo.

No caso de realização consecutiva de vários ensaios ou medições combinados, o primeiro carregamento realizado deve ser um "carregamento inicial da bateria" e os seguintes podem ser efectuados de acordo com o procedimento de "carregamento nocturno normal" (descrito no ponto 4.1.2.1).

4.1.1. Descarga da bateria

- 4.1.1.1. No caso de um veículo híbrido eléctrico com carregamento exterior (VHE OVC) sem comutador de modo de funcionamento, o fabricante deve disponibilizar os meios para realizar as medições com o veículo em funcionamento em modo exclusivamente eléctrico. O procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo eléctrico de armazenagem de energia com o veículo em andamento:

- a) a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor de combustão do VHE,
- b) ou, se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor de combustão, a velocidade é reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor de combustão por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante),
- c) ou segundo recomendação do fabricante.

O motor de combustão deve ser desligado no espaço de 10 segundos após o arranque automático.

4.1.1.2. Para um veículo híbrido eléctrico com carregamento exterior (VHE OVC) com comutador de modo de funcionamento:

4.1.1.2.1. Se o veículo estiver equipado com um modo de funcionamento exclusivamente eléctrico, o procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo em movimento, com o comutador no modo exclusivamente eléctrico, a uma velocidade constante de 70 +/- 5 % da velocidade máxima do veículo durante 30 minutos. A interrupção da descarga ocorre em qualquer uma das seguintes situações:

- a) quando o veículo não consegue atingir 65 % da velocidade máxima durante trinta minutos; ou
- b) quando a instrumentação de série a bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo; ou
- c) após ter percorrido a distância de 100 km.

4.1.1.2.2. Se o veículo não estiver equipado com um modo de funcionamento exclusivamente eléctrico, o fabricante deve disponibilizar os meios para realizar as medições com o veículo em funcionamento em modo exclusivamente eléctrico. A descarga de dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é alcançada conduzindo o veículo:

- a) a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor de combustão do VHE, ou
- b) se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor de combustão, a velocidade é reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor de combustão por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante),
- c) segundo recomendação do fabricante.

O motor de combustão deve ser desligado no espaço de 10 segundos após o arranque automático.

4.1.2. Aplicação de um carregamento nocturno normal

No caso de um VHE OVC, o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado de acordo com o procedimento seguinte.

4.1.2.1. Procedimento de carregamento nocturno normal

O carregamento é efectuado:

- a) com o carregador de bordo, se o possuir, ou
- b) com um carregador externo recomendado pelo fabricante, segundo o padrão de carga prescrito para a carga normal;
- c) a uma temperatura ambiente entre 20 °C e 30 °C.

O procedimento exclui todos os tipos de carregamentos especiais que possam ser iniciados de forma automática ou manual, nomeadamente a igualização ou a carga de serviço. O fabricante deve declarar que não ocorreu um procedimento de carregamento especial durante o ensaio.

4.1.2.2. Critério de fim de carregamento

O critério de fim de carregamento corresponde a um tempo de carregamento de 12 horas, excepto se a instrumentação de série der uma clara indicação ao condutor de que o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica ainda não está totalmente carregado.

Neste caso, tempo máximo = 3 · capacidade nominal da bateria (Wh)/potência da alimentação da rede (W).

4.2. Realização do ciclo e medição da autonomia

4.2.1. Para determinar a autonomia eléctrica de um veículo híbrido eléctrico

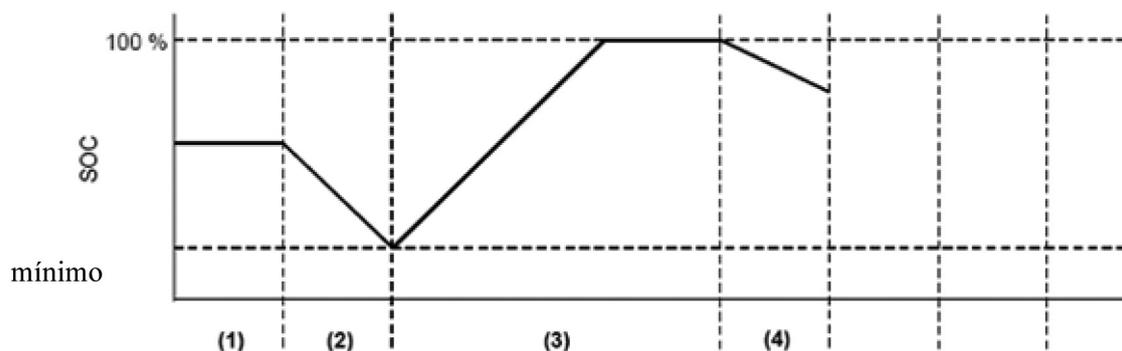
4.2.1.1. A sequência de ensaio, tal como descrita no ponto 2 do anexo II do capítulo 5, e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, é realizada num banco de rolos regulado de acordo com o apêndice 1 do anexo II do capítulo 5 até o critério de fim de ensaio estar preenchido.

- 4.2.1.2. A uma velocidade superior a 50 km/h ou à velocidade máxima em modo exclusivamente eléctrico, tal como declarada pelo fabricante, quando o veículo não atingir a aceleração ou a velocidade exigida para o ciclo de ensaio, o acelerador deve permanecer a fundo até a curva de referência voltar a ser atingida.
- 4.2.1.3. Para medir a autonomia eléctrica, considera-se preenchido o critério de fim de ensaio quando o veículo não consegue seguir a curva-alvo até 50 km/h ou a velocidade máxima em modo exclusivamente eléctrico ou quando a instrumentação de série a bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo ou ainda quando o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica alcançou o seu estado de carga mínima. Reduz-se, então, a velocidade do veículo a 5 km/h soltando o acelerador, mas sem tocar no pedal de travão, imobilizando-o de seguida com a ajuda do travão.
- 4.2.1.4. Para ter em conta as necessidades fisiológicas, é permitido realizar entre as sequências de ensaio um máximo de três interrupções, com uma duração máxima total de 15 minutos.
- 4.2.1.5. No final, a medida "De" da distância percorrida em modo exclusivamente eléctrico, expressa em km, representa a autonomia eléctrica do veículo híbrido eléctrico, a qual deve ser arredondada ao número inteiro mais próximo.
- Se o veículo funcionar em ambos os modos, eléctrico e híbrido, durante o ensaio, os períodos de funcionamento exclusivamente eléctrico serão determinados mediante a medição da corrente para os injectores ou a ignição.
- 4.2.2. Para determinar a autonomia OVC de um veículo híbrido eléctrico
- 4.2.2.1. A sequência de ensaio, tal como definida no ponto 2 do anexo II do capítulo 5, e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, é realizada num banco de rolos regulado de acordo com o apêndice 1 ou apêndice 1-A do anexo II do capítulo 5 até o critério de fim de ensaio estar preenchido.
- 4.2.2.2. Para medir a autonomia OVC, considera-se preenchido o critério de fim de ensaio quando a bateria alcançar o seu estado de carga mínima de acordo com os critérios definidos no subapêndice 1. Continua-se a condução até que o período final de marcha lenta seja alcançado.
- 4.2.2.3. Para ter em conta as necessidades fisiológicas, é permitido realizar entre as sequências de ensaio um máximo de três interrupções, com uma duração máxima total de 15 minutos.
- 4.2.2.4. No final, a distância total percorrida em km, arredondada ao número inteiro mais próximo, é a autonomia OVC (Dovc) do veículo híbrido eléctrico.

Subapêndice 3

Perfil do estado de carga (SOC) do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica para o ensaio de tipo I a veículos híbridos eléctricos da categoria OVC

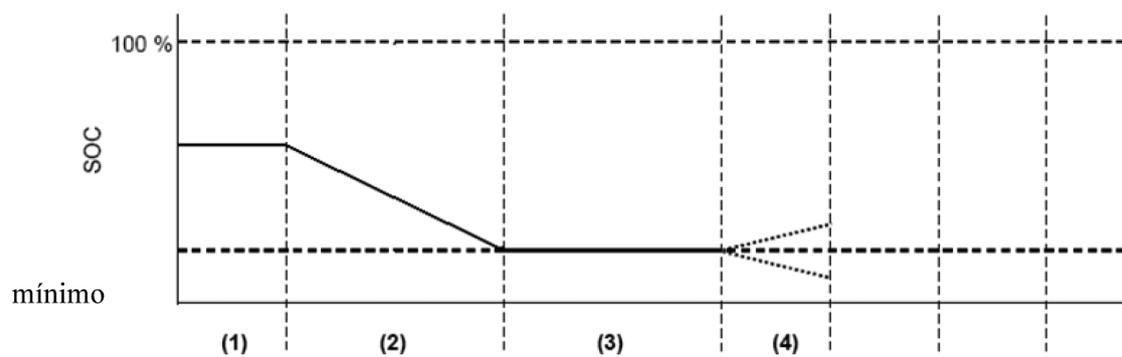
Condição A do ensaio de tipo I



Condição A:

1. Estado de carga inicial do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.
2. Descarga de acordo com os pontos 3.1.2.1 e 3.2.2.2 do apêndice 3.
3. Carga durante a estabilização de acordo com os pontos 3.1.2.2.2 e 3.2.2.3.2 do apêndice 3.
4. Ensaio de acordo com os pontos 3.1.3.2 e 3.2.2.4 do apêndice 3.

Condição B do ensaio de tipo I



Condição B:

1. Estado de carga inicial.
2. Descarga de acordo com os pontos 3.1.3.1.1 e 3.2.3.2.1 do apêndice 3.
3. Estabilização de acordo com os pontos 3.1.3.1.2 e 3.2.3.2.2 do apêndice 3.
4. Ensaio de acordo com os pontos 3.1.3.2 e 3.2.3.3 do apêndice 3.».

ANEXO II

ALTERAÇÃO DO ANEXO III DO CAPÍTULO 9 DA DIRECTIVA 97/24/CE

O anexo III do capítulo 9 da Directiva 97/24/CE é alterado do seguinte modo:

1. É aditado o ponto 1.5, com a seguinte redacção:

«1.5. Por “veículo híbrido eléctrico (VHE)”, entende-se um veículo cuja propulsão mecânica é assegurada pela energia proveniente das duas fontes (a bordo do veículo) de energia seguintes:

- a) um combustível;
- b) um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica (por exemplo, bateria, condensador, volante de inércia/gerador, etc.).».

2. É aditado o ponto 2.1.4.4, com a seguinte redacção:

«2.1.4.4. No caso de um veículo híbrido, os ensaios têm de ser realizados 2 vezes:

- a) Condição A: As baterias devem estar no estado de carga máxima; se existir mais de um “modo híbrido”, é seleccionado para o ensaio o modo híbrido com maior componente eléctrica;
- b) Condição B: As baterias devem estar no estado de carga mínima; se existir mais de um “modo híbrido”, é seleccionado para o ensaio o modo híbrido com maior componente de combustão.».

3. É aditado o ponto 2.1.5.5, com a seguinte redacção:

«2.1.5.5. Se a média dos 4 resultados da condição A e se a média dos 4 resultados da condição B não excederem o nível máximo admissível para a categoria à qual pertence o veículo a ensaiar, consideram-se cumpridos os limites estabelecidos no ponto 2.1.1.

O valor médio mais elevado constitui o resultado do ensaio.».

ANEXO III

ALTERAÇÃO DO ANEXO IV DO CAPÍTULO 9 DA DIRECTIVA 97/24/CE

O anexo IV do capítulo 9 da Directiva 97/24/CE é alterado do seguinte modo:

1. É aditado o ponto 1.5, com a seguinte redacção:

«1.5. Por “veículo híbrido eléctrico (VHE)”, entende-se um veículo cuja propulsão mecânica é assegurada pela energia proveniente das duas fontes (a bordo do veículo) de energia seguintes:

a) um combustível;

b) um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica (por exemplo, bateria, condensador, volante de inércia/gerador, etc.).».

2. É aditado o ponto 2.2.4.5, com a seguinte redacção:

«2.2.4.5. No caso de um veículo híbrido, os ensaios têm de ser realizados 2 vezes:

a) Condição A: As baterias devem estar no estado de carga máxima; se existir mais de um “modo híbrido”, é seleccionado para o ensaio o modo híbrido com maior componente eléctrica;

b) Condição B: As baterias devem estar no estado de carga mínima; se existir mais de um “modo híbrido”, é seleccionado para o ensaio o modo híbrido com maior componente de combustão.».

3. É aditado o ponto 2.2.5.5, com a seguinte redacção:

«2.2.5.5. Se a média dos 4 resultados da condição A e se a média dos 4 resultados da condição B não excederem o nível máximo admissível para a categoria à qual pertence o veículo a ensaiar, consideram-se cumpridos os limites estabelecidos no ponto 2.2.1.

O valor médio mais elevado constitui o resultado do ensaio.».

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de Agosto de 2009

relativa à não inclusão dos óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, no anexo I da Directiva 91/414/CEE do Conselho e à retirada das autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contenham essa substância

[notificada com o número C(2009) 6303]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/616/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 91/414/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1991, relativa à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 2, quarto parágrafo, do seu artigo 8.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O n.º 2 do artigo 8.º da Directiva 91/414/CEE estabelece que os Estados-Membros podem, durante um prazo de 12 anos a contar da data de notificação dessa directiva, autorizar a colocação no mercado de produtos fitofarmacêuticos que contenham substâncias activas não constantes do anexo I da referida directiva que se encontrem já no mercado dois anos após a data de notificação, enquanto se proceder à análise progressiva dessas substâncias no quadro de um programa de trabalho.
- (2) Os Regulamentos (CE) n.º 1112/2002 ⁽²⁾ e (CE) n.º 2229/2004 ⁽³⁾ da Comissão estabelecem as normas de execução da quarta fase do programa de trabalho referido no n.º 2 do artigo 8.º da Directiva 91/414/CEE e estabelecem uma lista de substâncias activas a avaliar, com vista à possível inclusão das mesmas no anexo I da Directiva 91/414/CEE. Esta lista inclui os óleos derivados do petróleo, com o n.º CAS 92062-35-6.

- (3) Os efeitos dos óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, sobre a saúde humana e o ambiente foram avaliados em conformidade com o disposto nos Regulamentos (CE) n.º 1112/2002 e (CE) n.º 2229/2004, no que diz respeito a uma gama de utilizações proposta pelo notificador. Por outro lado, estes regulamentos designam os Estados-Membros relatores que devem apresentar os relatórios de avaliação e as recomendações pertinentes à Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (AESA), em conformidade com o n.º 3 do artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 2229/2004. No respeitante aos óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, a Espanha foi designada Estado-Membro relator, tendo apresentado todas as informações devidas em Março de 2008.

- (4) A Comissão examinou os óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, em conformidade com o artigo 24.º-A do Regulamento (CE) n.º 2229/2004. Um projecto de relatório de revisão sobre essa substância foi analisado pelos Estados-Membros e pela Comissão no âmbito do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal e concluído, em 12 de Março de 2009, sob a forma de relatório de revisão da Comissão.

- (5) Durante o exame dos óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, o comité concluiu, tendo em conta as observações recebidas dos Estados-Membros, que se devia atender à existência de indicações claras de que podem esperar-se efeitos nocivos para a saúde humana e, em especial, para os consumidores e os operadores, dado não se dispor de dados suficientes para o estabelecimento de uma dose diária admissível, de uma dose aguda de referência nem de um nível aceitável de exposição do operador.

⁽¹⁾ JO L 230 de 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 168 de 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 379 de 24.12.2004, p. 13.

- (6) A Comissão solicitou ao notificador que apresentasse as suas observações sobre os resultados do exame dos óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, e se manifestasse quanto à intenção de manter, ou não, a sua posição em relação à substância. As observações enviadas pelo notificador foram objecto de uma análise atenta. Contudo, pese embora a argumentação apresentada pelo notificador, não foi possível eliminar os problemas identificados, e as avaliações efectuadas com base nas informações apresentadas não demonstraram ser de esperar que, nas condições de utilização propostas, os produtos fitofarmacêuticos que contêm os óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, satisfaçam, em geral, as condições definidas no n.º 1, alíneas a) e b), do artigo 5.º da Directiva 91/414/CEE.
- (7) Por conseguinte, os óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, não devem ser incluídos no anexo I da Directiva 91/414/CEE.
- (8) Devem adoptar-se medidas destinadas a assegurar que as autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contêm óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, sejam retiradas num determinado prazo, não sejam renovadas e não sejam concedidas novas autorizações relativas aos produtos em causa.
- (9) Os períodos derogatórios eventualmente concedidos pelos Estados-Membros para a eliminação, armazenagem, colocação no mercado e utilização das existências de produtos fitofarmacêuticos que contêm óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, não devem exceder 12 meses, para que as existências sejam utilizadas durante apenas mais um período vegetativo, assegurando que os produtos fitofarmacêuticos que contêm a substância continuem à disposição dos utilizadores durante os 18 meses seguintes à adopção da presente decisão.
- (10) A presente decisão não prejudica a apresentação de um pedido de autorização para os óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 6.º da Directiva 91/414/CEE e no Regulamento (CE) n.º 33/2008 da Comissão, de 17 de Janeiro de 2008, que estabelece regras de execução da Directiva 91/414/CEE no que respeita a um procedimento normal e a um procedimento acelerado de avaliação de substâncias activas abrangidas pelo programa de trabalho referido no n.º 2 do artigo 8.º dessa directiva

mas não incluídas no seu anexo I⁽¹⁾, com vista a uma possível inclusão da substância no anexo I.

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

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, não são incluídos como substância activa no anexo I da Directiva 91/414/CEE.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) As autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contêm óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, sejam retiradas até 17 de Fevereiro de 2010;
- b) Não sejam concedidas ou renovadas quaisquer autorizações relativas a produtos fitofarmacêuticos que contêm óleos derivados do petróleo, n.º CAS 92062-35-6, após a data de publicação da presente decisão.

Artigo 3.º

Qualquer período derogatório concedido pelos Estados-Membros em conformidade com o disposto no n.º 6 do artigo 4.º da Directiva 91/414/CEE deve ser tão breve quanto possível e terminar, o mais tardar, em 17 de Fevereiro de 2011.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão
Androulla VASSILIOU
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 15 de 18.1.2008, p. 5.

DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de Agosto de 2009

relativa à não inclusão do óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, no anexo I da Directiva 91/414/CEE do Conselho e à retirada das autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contenham essa substância

[notificada com o número C(2009) 6305]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/617/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 91/414/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1991, relativa à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 2, quarto parágrafo, do artigo 8.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O n.º 2 do artigo 8.º da Directiva 91/414/CEE estabelece que os Estados-Membros podem, durante um prazo de 12 anos a contar da data de notificação dessa directiva, autorizar a colocação no mercado de produtos fitofarmacêuticos que contenham substâncias activas não constantes do anexo I da referida directiva que se encontrem já no mercado dois anos após a data de notificação, enquanto se proceder à análise progressiva dessas substâncias no quadro de um programa de trabalho.
- (2) Os Regulamentos (CE) n.º 1112/2002 ⁽²⁾ e (CE) n.º 2229/2004 ⁽³⁾ da Comissão estabelecem as normas de execução da quarta fase do programa de trabalho referido no n.º 2 do artigo 8.º da Directiva 91/414/CEE e estabelecem uma lista de substâncias activas a avaliar, com vista à possível inclusão das mesmas no anexo I da Directiva 91/414/CEE. Esta lista inclui o óleo parafínico com o n.º CAS 64742-54-7.
- (3) Os efeitos do óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, sobre a saúde humana e o ambiente foram avaliados em conformidade com o disposto nos Regulamentos (CE) n.º 1112/2002 e (CE) n.º 2229/2004, no que diz respeito a uma gama de utilizações proposta pelo notificador. Por outro lado, estes regulamentos designam os Estados-Membros relatores que devem apresentar os relatórios de avaliação e as recomendações pertinentes à Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (AESA), em conformidade com o n.º 3 do artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 2229/2004. No respeitante ao óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, a Grécia foi designada Estado-Membro relator, tendo apresentado todas as informações devidas em Abril de 2008.
- (4) A Comissão examinou o óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, em conformidade com o artigo 24.º-A do Regulamento (CE) n.º 2229/2004. Um projecto de relatório de revisão sobre essa substância foi analisado pelos

Estados-Membros e pela Comissão no âmbito do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal e concluído, em 12 de Março de 2009, sob a forma de relatório de revisão da Comissão.

- (5) Durante o exame do óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, o comité concluiu, tendo em conta as observações recebidas dos Estados-Membros, que existiam indicações claras de que podem esperar-se efeitos nocivos para a saúde humana e, em especial, para os consumidores e os operadores, dado não se dispor de dados suficientes para o estabelecimento de uma dose diária admissível, de uma dose aguda de referência nem de um nível aceitável de exposição do operador.
- (6) A Comissão solicitou ao notificador que apresentasse as suas observações sobre os resultados do exame do óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, e se manifestasse quanto à intenção de manter, ou não, a sua posição em relação à substância. As observações enviadas pelo notificador foram objecto de uma análise atenta. Contudo, pese embora a argumentação apresentada pelo notificador, não foi possível eliminar os problemas identificados, e as avaliações efectuadas com base nas informações apresentadas não demonstraram ser de esperar que, nas condições de utilização propostas, os produtos fitofarmacêuticos que contêm o óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, satisfaçam, em geral, as condições definidas no n.º 1, alíneas a) e b), do artigo 5.º da Directiva 91/414/CEE.
- (7) Por conseguinte, o óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, não deve ser incluído no anexo I da Directiva 91/414/CEE.
- (8) Devem adoptar-se medidas destinadas a assegurar que as autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contêm óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, sejam retiradas num determinado prazo, não sejam renovadas e não sejam concedidas novas autorizações relativas aos produtos em causa.
- (9) Os períodos derogatórios eventualmente concedidos pelos Estados-Membros para a eliminação, armazenagem, colocação no mercado e utilização das existências de produtos fitofarmacêuticos que contêm óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, não devem exceder 12 meses, para que as existências sejam utilizadas durante apenas mais um período vegetativo, assegurando que os produtos fitofarmacêuticos que contêm a substância continuem à disposição dos utilizadores durante os 18 meses seguintes à adopção da presente decisão.

⁽¹⁾ JO L 230 de 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 168 de 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 379 de 24.12.2004, p. 13.

- (10) A presente decisão não prejudica a apresentação de um pedido de autorização para o óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-5, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 6.º da Directiva 91/414/CEE e no Regulamento (CE) n.º 33/2008 da Comissão, de 17 de Janeiro de 2008, que estabelece regras de execução da Directiva 91/414/CEE no que respeita a um procedimento normal e a um procedimento acelerado de avaliação de substâncias activas abrangidas pelo programa de trabalho referido no n.º 2 do artigo 8.º dessa directiva mas não incluídas no seu anexo I⁽¹⁾, com vista a uma possível inclusão desta substância no anexo I.
- (11) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, não é incluído como substância activa no anexo I da Directiva 91/414/CEE.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) As autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contêm óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, sejam retiradas até 17 de Fevereiro de 2010;
- b) Não sejam concedidas ou renovadas quaisquer autorizações relativas a produtos fitofarmacêuticos que contêm óleo parafínico, n.º CAS 64742-54-7, após a data de publicação da presente decisão.

Artigo 3.º

Qualquer período derogatório concedido pelos Estados-Membros em conformidade com o disposto no n.º 6 do artigo 4.º da Directiva 91/414/CEE deve ser tão breve quanto possível e terminar, o mais tardar, em 17 de Fevereiro de 2011.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 17 de Agosto de 2009.

Pela Comissão

Androulla VASSILIOU

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 15 de 18.1.2008, p. 5.

RECTIFICAÇÕES**Rectificação ao Regulamento (CE) n.º 74/2009 do Conselho, de 19 de Janeiro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 1698/2005 relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader)**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 30 de 31 de Janeiro de 2009)

Na página 102, no artigo 1.º, no ponto 2 [relativo à inserção do novo artigo 12.º-A do Regulamento (CE) n.º 1698/2005]:

em vez de: «Artigo 12.º-A

Revisão

1. Os Estados-Membros que recebam a partir de 2010 os fundos suplementares resultantes da aplicação da modulação obrigatória prevista no n.º 4 do artigo 9.º e no n.º 4 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho, de 19 de Janeiro de 2009, [...],

deve ler-se: «Artigo 12.º-A

Revisão

1. Os Estados-Membros que recebam a partir de 2010 os fundos suplementares resultantes da aplicação da modulação obrigatória prevista no n.º 4 do artigo 9.º e no n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho, de 19 de Janeiro de 2009, [...].

Preço das assinaturas 2009 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 000 EUR por ano (*)
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por mês (*)
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + CD-ROM anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	700 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	70 EUR por mês
Jornal Oficial da União Europeia, série C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	40 EUR por mês
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, CD-ROM mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	500 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, CD-ROM, duas edições por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	360 EUR por ano (= 30 EUR por mês)
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

(*) Venda avulsa: até 32 páginas: 6 EUR
de 33 a 64 páginas: 12 EUR
mais de 64 páginas: preço fixado caso a caso

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 actos 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 CD-ROM multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção 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 publicações pagas editadas pelo Serviço das Publicações 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 directo 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 actos preparatórios da legislação.

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