

Jornal Oficial

da União Europeia

L 329



Edição em língua
portuguesa

Legislação

56.º ano

10 de dezembro de 2013

Índice

I Atos legislativos

DIRETIVAS

- ★ **Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 ⁽¹⁾** 1
- ★ **Diretiva 2013/56/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, que altera a Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a pilhas e acumuladores e respetivos resíduos, no que respeita à colocação no mercado de pilhas e acumuladores portáteis que contenham cádmio, destinados à utilização em ferramentas elétricas sem fios, e de pilhas-botão com baixo teor de mercúrio, e que revoga a Decisão 2009/603/CE da Comissão ⁽¹⁾** 5

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 1277/2013 da Comissão, de 9 de dezembro de 2013, que autoriza o aumento dos limites de enriquecimento do vinho produzido com uvas colhidas em 2013 em certas regiões vitícolas ou parte delas** 10
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1278/2013 da Comissão, de 9 de dezembro de 2013, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

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.

DIRETIVAS

- ★ Diretiva 2013/60/UE da Comissão, de 27 de novembro de 2013, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, a Diretiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas, a Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e a Diretiva 2009/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽¹⁾ 15

DECISÕES

- ★ Decisão 2013/725/PESC do Conselho, de 9 de dezembro de 2013, que altera e prorroga a Decisão 2012/173/PESC relativa à ativação do Centro de Operações da UE para as missões e a operação da Política Comum de Segurança e Defesa no Corno de África 39

- ★ Decisão 2013/726/PESC do Conselho, de 9 de dezembro de 2013, relativa ao apoio à Resolução 2118 (2013) do CSNU e à Decisão EC-M-33/Dec 1 do Conselho Executivo da OPAQ no âmbito da execução da Estratégia da EU contra a Proliferação de Armas de Destruição Maciça 41

2013/727/UE:

- ★ Decisão de Execução da Comissão, de 6 de dezembro de 2013, que estabelece um formato para a notificação das informações relativas à aprovação e às revisões substanciais dos planos de gestão de resíduos e dos programas de prevenção de resíduos [notificada com o número C(2013) 8641] ⁽¹⁾ 44



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Atos legislativos)

DIRETIVAS

DIRETIVA 2013/54/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 20 de novembro de 2013

relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A ação da União no domínio dos transportes marítimos visa, nomeadamente, melhorar as condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo e a segurança no mar, e prevenir a poluição causada por acidentes marítimos.
- (2) A União está ciente de que a maior parte dos acidentes no mar são diretamente causados por fatores humanos, especialmente o cansaço.
- (3) Um dos principais objetivos da política de segurança marítima da União é acabar com o transporte marítimo por navios que não respeitam as normas.
- (4) Em 23 de fevereiro de 2006, a Organização Internacional do Trabalho, com o objetivo de criar um instrumento único, coerente e atualizado que incorporasse também os

princípios fundamentais de outras convenções internacionais sobre o trabalho, adotou a Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 (CTM de 2006).

- (5) Nos termos do seu artigo VIII, a CTM de 2006 entra em vigor 12 meses após o registo da ratificação de pelo menos 30 membros da Organização Internacional do Trabalho que representem, no total, pelo menos 33 % da arqueação bruta da frota mercante mundial. Esta condição foi satisfeita em 20 de agosto de 2012, pelo que a CTM de 2006 entrou em vigor em 20 de agosto de 2013.
- (6) A Decisão 2007/431/CE do Conselho ⁽³⁾ autorizou os Estados-Membros a ratificarem a CTM de 2006, e os Estados-Membros são exortados a ratificá-la o mais brevemente possível.
- (7) A CTM de 2006 fixa normas mínimas à escala mundial para assegurar o direito de todos os marítimos a condições dignas de vida e de trabalho, independentemente da sua nacionalidade e da bandeira dos navios em que trabalham, e para estabelecer condições equitativas.
- (8) Diversas partes da CTM de 2006, incluindo as relativas às obrigações do Estado de bandeira e às obrigações do Estado do porto, foram introduzidas em instrumentos distintos da União. O objetivo da presente diretiva é introduzir certas disposições de cumprimento e aplicação previstas no Título 5 da CTM de 2006 no que disser respeito às partes da CTM de 2006 relativamente às quais ainda não foram adotadas as disposições de cumprimento e aplicação exigidas. Essas partes correspondem aos elementos constantes do Anexo da Diretiva 2009/13/CE do Conselho ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Decisão 2007/431/CE do Conselho, de 7 de junho de 2007, que autoriza os Estados-Membros a ratificarem, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, da Organização Internacional do Trabalho (JO L 161 de 22.6.2007, p. 63).

⁽⁴⁾ Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE (JO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

⁽¹⁾ JO C 299 de 4.10.2012, p. 153.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 8 de outubro de 2013 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 15 de novembro de 2013.

- (9) A Diretiva 2009/13/CE aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (EC-SA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 («Acordo»), anexo à mesma. A presente diretiva não prejudica a aplicação da Diretiva 2009/13/CE e deverá, por conseguinte, assegurar o cumprimento de disposições mais favoráveis do direito da União em conformidade com essa diretiva.
- (10) Embora a Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ reja as responsabilidades do Estado de bandeira, incorporando o regime voluntário de auditorias dos Estados membros da Organização Marítima Internacional (OMI) no direito da União e introduzindo a certificação de qualidade das autoridades marítimas nacionais, uma diretiva específica sobre as normas do trabalho marítimo será mais adequada e refletirá de forma mais clara os diferentes objetivos e procedimentos, sem afetar a Diretiva 2009/21/CE.
- (11) A Diretiva 2009/21/CE aplica-se às convenções da OMI. De qualquer modo, os Estados-Membros poderão desenvolver, aplicar e manter um sistema de gestão da qualidade para os aspetos operacionais das atividades da respetiva administração marítima abrangidas pelo âmbito da presente diretiva.
- (12) Os Estados-Membros deverão assegurar o cumprimento efetivo das suas obrigações como Estados de bandeira no que diz respeito à aplicação pelos navios que arvoram a sua bandeira das partes relevantes da CTM de 2006. A fim de estabelecer um sistema eficaz de mecanismos de controlo, incluindo inspeções, um Estado-Membro poderá, se adequado, conceder autorização a instituições públicas ou outras organizações na aceção da Regra 5.1.2 da CTM de 2006 e nas condições nela estabelecidas.
- (13) Nos termos do artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, o mandato da Agência Europeia da Segurança Marítima inclui, como função principal, cooperar com os Estados-Membros e, a pedido destes, prestar informações adequadas a fim de apoiar o controlo das organizações reconhecidas que atuam em nome dos Estados-Membros, sem prejuízo dos direitos e obrigações do Estado de bandeira.
- (14) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (15) A aplicação da presente diretiva não deverá conduzir, em circunstância alguma, a uma redução do nível de proteção de que os marítimos beneficiam atualmente em virtude do direito da União,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece regras destinadas a assegurar que os Estados-Membros cumpram eficazmente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira no que respeita à aplicação das partes relevantes da CTM de 2006. A presente diretiva não prejudica a aplicação das Diretivas 2009/13/CE e 2009/21/CE nem quaisquer normas mais rigorosas relativas às condições de vida e de trabalho dos marítimos nelas estabelecidas.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, para além das definições aplicáveis constantes do Anexo da Diretiva 2009/13/CE, aplica-se a seguinte definição:

Por «partes relevantes da CTM de 2006», entendem-se as partes da CTM de 2006 cujo teor é considerado como correspondendo às disposições constantes do Anexo da Diretiva 2009/13/CE.

Artigo 3.º

Controlo da aplicação

1. Os Estados-Membros asseguram a criação de mecanismos efetivos e adequados de execução e controlo, incluindo inspeções a intervalos previstos na CTM de 2006, a fim de assegurar que as condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira satisfaçam, e continuem a satisfazer, os requisitos das partes relevantes da CTM de 2006.

⁽¹⁾ Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira (JO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

2. No que se refere os navios de menos de 200 toneladas de arqueação bruta que não efetuem viagens internacionais, os Estados-Membros podem, em consulta com as organizações de armadores e de marítimos interessadas, decidir adaptar, como previsto no artigo II, n.º 6, da CTM de 2006, os mecanismos de controlo, incluindo as inspeções, a fim de ter em conta as condições específicas desses navios.

3. Quando cumprirem as suas obrigações decorrentes do presente artigo, os Estados-Membros podem autorizar, se necessário, as instituições públicas ou outras organizações, inclusive de outro Estado-Membro, com o acordo deste, às quais reconheçam capacidade, competência e independência suficientes, a realizar inspeções. Os Estados-Membros mantêm sempre plena responsabilidade pela inspeção das condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. A presente disposição aplica-se sem prejuízo da Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

4. Os Estados-Membros estabelecem objetivos e normas claras para a administração dos seus sistemas de inspeção, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar em que medida esses objetivos foram atingidos, e as normas respeitadas.

5. Os Estados-Membros asseguram que os marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira tenham acesso a uma cópia do Acordo. Esse acesso pode ser facultado por via eletrónica.

Artigo 4.º

Pessoal responsável pelo controlo da conformidade

1. Os Estados-Membros asseguram que o pessoal, incluindo o pessoal de instituições ou outras organizações («organizações reconhecidas», na aceção da CTM de 2006), autorizado a efetuar inspeções nos termos do artigo 3.º, n.º 3, e encarregado de verificar a aplicação correta das partes relevantes da CTM de 2006, tenha a formação, a competência, o mandato, a plena autoridade legal, o estatuto e a independência necessários ou desejáveis para efetuar essa verificação e para garantir o cumprimento das partes relevantes da CTM de 2006. Nos termos da CTM de 2006, os inspetores devem estar habilitados a tomar as medidas adequadas para proibir o navio de sair do porto até serem tomadas as medidas necessárias.

2. Todas as autorizações concedidas em matéria de inspeção devem, no mínimo, habilitar a organização reconhecida a exigir a retificação das deficiências por si identificadas, no que respeita às condições de vida e de trabalho dos marítimos, e a efetuar inspeções nesse domínio a pedido do Estado do porto.

3. Cada Estado-Membro estabelece:

⁽¹⁾ Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (JO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

a) Um sistema para assegurar a adequação do trabalho realizado pelas organizações reconhecidas, que inclua informações sobre todas as leis e regulamentos nacionais aplicáveis e instrumentos internacionais relevantes; e

b) Os procedimentos de comunicação com essas organizações e de controlo da sua ação.

4. Cada Estado-Membro fornece ao Secretariado Internacional do Trabalho a lista das organizações reconhecidas autorizadas a atuar em seu nome, e mantém-na atualizada. A lista especifica as atribuições que as organizações reconhecidas estão autorizadas a exercer.

Artigo 5.º

Procedimentos de queixa a bordo, tratamento das queixas e medidas corretivas

1. Cada Estado-Membro assegura que estejam em vigor na sua legislação ou regulamentação procedimentos adequados de queixa a bordo.

2. Se um Estado-Membro receber uma queixa que não considere manifestamente infundada ou obtiver provas de que um navio que arvora a sua bandeira não preenche os requisitos das partes relevantes da CTM de 2006, ou de que existem deficiências graves nas suas medidas de execução, toma as medidas necessárias para investigar a questão e assegura que sejam tomadas medidas para corrigir todas as deficiências detetadas.

3. O pessoal que processa ou toma conhecimento das queixas trata como confidencial a fonte de qualquer reclamação ou queixa que refira a existência de um perigo ou de uma deficiência no que respeita às condições de vida e de trabalho dos marítimos, ou uma violação das leis e regulamentos, e não informa o armador, o representante do armador ou o operador do navio de que foi efetuada uma inspeção em consequência de tal reclamação ou queixa.

Artigo 6.º

Relatórios

1. Nos relatórios que deve elaborar nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2009/21/CE, a Comissão inclui as matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva.

2. Até 31 de dezembro de 2018, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a execução e a aplicação do Regra 5.3 da CTM de 2006 relativa às responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra. Se tal for adequado, esse relatório pode incluir propostas de medidas destinadas a melhorar as condições de vida e de trabalho no setor marítimo.

*Artigo 7.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 31 de março de 2015. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

*Artigo 8.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 9.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 20 de novembro de 2013.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

V. LEŠKEVIČIUS

Declaração da Comissão

«A Comissão considera que o título não reflete de modo adequado o âmbito de aplicação da diretiva.»

**DIRETIVA 2013/56/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 20 de novembro de 2013**

que altera a Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a pilhas e acumuladores e respetivos resíduos, no que respeita à colocação no mercado de pilhas e acumuladores portáteis que contenham cádmio, destinados à utilização em ferramentas elétricas sem fios, e de pilhas-botão com baixo teor de mercúrio, e que revoga a Decisão 2009/603/CE da Comissão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ proíbe a colocação no mercado de pilhas e acumuladores portáteis, incluindo os incorporados em aparelhos, com um teor ponderal de cádmio superior a 0,002 %. Todavia, as pilhas e acumuladores portáteis para utilização em ferramentas elétricas sem fios são isentos dessa proibição.

(2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva 2006/66/CE, a Comissão reexaminou a referida isenção.

⁽¹⁾ JO C 229 de 31.7.2012, p. 140.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 10 de outubro de 2013 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 15 de novembro de 2013.

⁽³⁾ Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativa a pilhas e acumuladores e respetivos resíduos e que revoga a Diretiva 91/157/CEE (JO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

(3) O reexame conduziu à conclusão de que, a fim de diminuir gradualmente a quantidade de cádmio libertado para o ambiente, a proibição de utilização de cádmio deveria ser extensiva às pilhas e acumuladores portáteis destinados à utilização em ferramentas elétricas sem fios, porquanto estão disponíveis no mercado substitutos adequados, sem cádmio, para estas aplicações, a saber, tecnologias de pilhas à base de níquel-hidreto metálico e de lítio iónico.

(4) A isenção vigente em relação às pilhas e acumuladores portáteis para uso em ferramentas elétricas sem fios deverá continuar a aplicar-se até 31 de dezembro de 2016, a fim de permitir à indústria da reciclagem e aos consumidores ao longo de toda a cadeia de valor adaptarem-se melhor às tecnologias alternativas relevantes em todas as regiões da União, de modo uniforme.

(5) A Diretiva 2006/66/CE proíbe a colocação no mercado de todas as pilhas ou acumuladores, incorporados ou não em aparelhos, que contenham um teor ponderal de mercúrio superior a 0,0005 %. No entanto, as pilhas-botão com um teor ponderal de mercúrio não superior a 2 % ficam isentas dessa proibição. O mercado das pilhas-botão da União já está a orientar-se para as pilhas-botão sem mercúrio. Neste contexto, será adequado proibir a comercialização de pilhas-botão com um teor ponderal de mercúrio superior a 0,0005 %.

(6) Em consequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa, é necessário alinhar as competências atribuídas à Comissão pela Diretiva 2006/66/CE com o disposto nos artigos 290.º e 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

(7) A fim de complementar ou alterar a Diretiva 2006/66/CE, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que respeita aos critérios de avaliação das condições equivalentes aquando do tratamento ou da reciclagem fora da União, à rotulagem da capacidade das pilhas e acumuladores portáteis e das baterias e acumuladores para veículos automóveis e às isenções dos requisitos de rotulagem. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada, dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (8) Sempre que apropriado, os requisitos e o modelo de registo dos produtores deverão ser coerentes no que diz respeito às regras e ao modelo de registo estabelecidos no artigo 16.º, n.º 3, e no Anexo X, Parte A, da Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (9) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2006/66/CE, deverão ser atribuídas à Comissão competências de execução a respeito das disposições transitórias relativas às taxas mínimas de recolha, a uma metodologia comum para o cálculo das vendas anuais de pilhas e acumuladores portáteis aos utilizadores finais, às regras de execução relativas ao cálculo dos rendimentos de reciclagem e a um questionário ou um esquema para os relatórios nacionais de execução. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (10) A Diretiva 2006/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ foi revogada pela Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, com efeitos a partir de 12 de dezembro de 2010.
- (11) A Diretiva 2006/66/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2006/66/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. A proibição prevista no n.º 1, alínea a), não é aplicável às pilhas-botão com um teor ponderal de mercúrio não superior a 2 % até 1 de outubro de 2015.»

⁽¹⁾ Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa aos resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (REEE) (JO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Diretiva 2006/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2006, relativa aos resíduos (JO L 114 de 27.4.2006, p. 9).

⁽⁴⁾ Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- b) No n.º 3, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Ferramentas elétricas sem fios; a presente isenção relativa às ferramentas elétricas sem fios é aplicável até 31 de dezembro de 2016.»

- c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. No que respeita às pilhas-botão para aparelhos auditivos, a isenção referida no n.º 2 mantém-se sujeita a reapreciação por parte da Comissão, que deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de outubro de 2014, um relatório sobre a disponibilidade de pilhas-botão para aparelhos auditivos conformes com o disposto no n.º 1, alínea a). Caso tal se justifique devido à falta de disponibilidade de pilhas-botão para aparelhos auditivos conformes com o disposto no n.º 1, alínea a), a Comissão deve acompanhar o seu relatório de uma proposta adequada a prorrogar a isenção referida no n.º 2, no que respeita a pilhas-botão para aparelhos auditivos.»

- 2) No artigo 6.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. As pilhas e acumuladores que não satisfaçam os requisitos da presente diretiva, mas que tenham sido legalmente colocados no mercado antes da data de aplicação das respetivas proibições previstas no artigo 4.º, podem continuar a ser comercializados até ao esgotamento das existências.»

- 3) No artigo 10.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A Comissão pode estabelecer, por meio de atos de execução, disposições transitórias para resolver dificuldades que um Estado-Membro enfrente no cumprimento do prescrito no n.º 2, devido a circunstâncias nacionais específicas. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.»

A fim de assegurar a execução uniforme do presente artigo, a Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma metodologia comum para o cálculo das vendas anuais de pilhas e acumuladores portáteis aos utilizadores finais até 26 de setembro de 2007. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.»

4) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

Remoção de resíduos de pilhas ou acumuladores

Os Estados-Membros asseguram que os fabricantes concebam aparelhos de modo a que os resíduos de pilhas ou acumuladores possam ser facilmente removidos. Caso os resíduos de pilhas ou acumuladores não possam ser facilmente removidos pelo utilizador final, os Estados-Membros asseguram que os fabricantes concebam aparelhos de modo a que esses resíduos possam ser facilmente removidos por profissionais qualificados que sejam independentes do fabricante. Os aparelhos nos quais sejam incorporados pilhas e acumuladores são acompanhados de instruções que mostrem de que modo essas pilhas e acumuladores podem ser removidos de forma segura pelo utilizador final ou por profissionais qualificados independentes. Se for caso disso, as instruções devem informar igualmente o utilizador final do tipo de pilha ou acumulador incorporado no aparelho.

As disposições do primeiro parágrafo não se aplicam nos casos em que, por razões de segurança, de desempenho, médicas ou de preservação de dados, seja necessária a continuidade do fornecimento de energia exigindo uma ligação permanente entre o aparelho e a pilha ou acumulador.»

5) No artigo 12.º, o n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. A Comissão adota, por meio de atos de execução, as regras de execução para o cálculo dos rendimentos de reciclagem até 26 de março de 2010. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.»

6) No artigo 12.º, é suprimido o n.º 7.

7) No artigo 15.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 23.º-A, a fim de estabelecer regras de execução que complementem as constantes do n.º 2 do presente artigo, nomeadamente os critérios para a avaliação das condições equivalentes nele referidas.»

8) O artigo 17.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 17.º

Registo

Os Estados-Membros asseguram que todos os produtores estejam registados. O registo fica sujeito aos mesmos requisitos processuais em todos os Estados-Membros nos termos do Anexo IV.»

9) No artigo 18.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os Estados-Membros tornam públicas as medidas de isenção propostas referidas no n.º 1 e os motivos pelos quais as propõem e notificam-nas à Comissão e aos outros Estados-Membros.»

10) O artigo 21.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os Estados-Membros asseguram que, até 26 de setembro de 2009, a capacidade de todas as pilhas e acumuladores portáteis e baterias e acumuladores para veículos automóveis seja indicada nos mesmos de forma visível, legível e indelével. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 23.º-A, a fim de estabelecer regras de execução que complementem esse requisito, incluindo métodos harmonizados para a determinação da capacidade e a utilização adequada, até 26 de março de 2009.»

b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 23.º-A, a fim de conceder isenções aos requisitos de rotulagem estabelecidos no presente artigo. No âmbito da preparação desses atos delegados, a Comissão consulta as partes interessadas, nomeadamente os produtores, os operadores da recolha, da reciclagem e do tratamento, as organizações ambientais e de consumidores e as associações de trabalhadores.»

11) No artigo 22.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os relatórios são elaborados com base num questionário ou num esquema. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o questionário ou o esquema para esses relatórios. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2. O questionário ou esquema é enviado aos Estados-Membros seis meses antes do início do primeiro período abrangido pelo relatório.»

12) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 23.^o-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 15.^o, n.^o 3, e no artigo 21.^o, n.^{os} 2 e 7, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 30 de dezembro de 2013. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 15.^o, n.^o 3, e no artigo 21.^o, n.^{os} 2 e 7, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 15.^o, n.^o 3, e do artigo 21.^o, n.^{os} 2 e 7, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.».

13) O artigo 24.^o passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 24.^o

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 39.^o da Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*). Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.^o 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (**).

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.^o do Regulamento (UE) n.^o 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.^o, n.^o 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.^o 182/2011.

(*) Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

(**) Regulamento (UE) n.^o 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).».

14) É aditado o seguinte anexo:

«ANEXO IV

Requisitos formais para o registo

1. Requisitos para o registo

O registo dos produtores de pilhas e acumuladores deve ser efetuado junto das autoridades nacionais ou de organizações nacionais competentes em matéria de responsabilidade dos produtores autorizadas pelos Estados-Membros (adiante designadas «organismos de registo»), em papel ou em formato eletrónico.

O procedimento de registo pode estar integrado noutro procedimento de registo do produtor.

Os produtores de pilhas e acumuladores necessitam de registar-se apenas uma vez num Estado-Membro em cujo mercado coloquem pela primeira vez, a título profissional, pilhas e acumuladores, sendo-lhes então atribuído um número de registo.

2. Informações a apresentar pelos produtores

Os produtores de pilhas e acumuladores devem fornecer aos organismos de registo as seguintes informações:

i) Nome do produtor e, se pertinente, marcas que comercialize no Estado-Membro;

ii) Endereço(s) do produtor: código postal e localidade, nome de rua e número, país, endereço *web* e número de telefone, bem como pessoa de contacto, número de fax e endereço de e-mail, se disponíveis;

iii) Indicação do tipo de pilhas e acumuladores colocados no mercado pelo produtor: pilhas e acumuladores portáteis, pilhas e acumuladores industriais, ou baterias e acumuladores para veículos automóveis;

iv) Informações quanto à forma como o produtor assume as suas responsabilidades: individualmente ou através de um sistema integrado;

v) Data do pedido de registo;

vi) Código de identificação nacional do produtor, incluindo o número de identificação fiscal europeu ou nacional do produtor (facultativo);

vii) Declaração de que as informações prestadas são verdadeiras.

Para os fins do registo referido no ponto 1, segundo parágrafo, os produtores de pilhas e acumuladores não estão obrigados a apresentar quaisquer outras informações para além das que constam das alíneas i) a vii).

3. Taxas de registo

Os organismos de registo apenas podem cobrar taxas de registo na condição de estas serem baseadas nos custos e proporcionadas.

Os organismos de registo que cobrem taxas de registo informam as autoridades nacionais competentes do método de cálculo das referidas taxas.

4. Alteração dos dados do registo

Os Estados-Membros asseguram que, em caso de alteração dos dados apresentados pelos produtores de acordo com o ponto 2, alíneas i) a vii), estes informem do facto o organismo de registo pertinente no prazo de um mês após a alteração.

5. Cancelamento do registo

Se os produtores deixarem de ser produtores num Estado-Membro, devem cancelar o seu registo informando do facto o organismo de registo pertinente.»

Artigo 2

Revogação da Decisão 2009/603/CE da Comissão

A Decisão 2009/603/CE da Comissão ⁽¹⁾ é revogada com efeitos a partir de 1 de julho de 2015.

Artigo 3.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 1.º da presente diretiva até 1 de julho de 2015. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

2. Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Artigo 5.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 20 de novembro de 2013.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ Decisão 2009/603/CE da Comissão, de 5 de agosto de 2009, que estabelece requisitos para o registo dos produtores de pilhas e acumuladores, em conformidade com a Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 206 de 8.8.2009, p. 13).

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1277/2013 DA COMISSÃO

de 9 de dezembro de 2013

que autoriza o aumento dos limites de enriquecimento do vinho produzido com uvas colhidas em 2013 em certas regiões vitícolas ou parte delas

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⁾, nomeadamente o artigo 121.º, terceiro parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo XV-A, ponto A.3, do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 dispõe que, nos anos em que as condições climáticas tenham sido excecionalmente desfavoráveis, os Estados-Membros podem solicitar que os limites estabelecidos para o aumento do título alcoométrico volúmico (enriquecimento) do vinho sejam aumentados, no máximo, 0,5 %.
- (2) A República Checa, a Alemanha, a França, a Croácia, o Luxemburgo, a Hungria, a Áustria e a Eslováquia solicitaram o aumento dos limites de enriquecimento do vinho produzido com uvas colhidas em 2013, dado que as condições climáticas durante a estação de crescimento foram excecionalmente desfavoráveis. O pedido foi apresentado pela República Checa, a Alemanha, a Croácia, o Luxemburgo, a Hungria, a Áustria e a Eslováquia para todas as regiões vitícolas, e pela França, para algumas subdivisões administrativas (comunas) na divisão administrativa (departamento) de Gironde.
- (3) Devido às condições climáticas excecionalmente desfavoráveis que se verificaram em 2013, os limites para o aumento do título alcoométrico natural fixados no anexo XV-A, ponto A.2, do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 não permitem, em certas regiões vitícolas ou parte delas, a produção de vinhos com um título alcoométrico total adequado, para os quais existe normalmente uma procura no mercado.

(4) Tendo em conta o objetivo do anexo XV-A do Regulamento (CE) n.º 1234/2007, nomeadamente, desincentivar e limitar o enriquecimento do vinho, e considerando a natureza excecional da derrogação do ponto A.3 do mesmo anexo, as autorizações de aumento dos limites de enriquecimento do vinho só devem ser concedidas a regiões vitícolas ou parte das mesmas afetadas por condições climáticas excecionalmente desfavoráveis. Por conseguinte, em França, a autorização deve ser concedida apenas a um número limitado de comunas do departamento de Gironde, que sofreram tais condições climáticas.

(5) Assim sendo, deve autorizar-se o aumento dos limites de enriquecimento do vinho com uvas colhidas em 2013, nas regiões vitícolas, ou parte delas, da República Checa, Alemanha, França, Croácia, Luxemburgo, Hungria, Áustria e Eslováquia.

(6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão para a Organização Comum dos Mercados Agrícolas,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em derrogação do anexo XV-A, ponto A.2, do Regulamento (CE) n.º 1234/2007, o aumento do título alcoométrico volúmico natural das uvas frescas colhidas em 2013, do mosto de uvas, do mosto de uvas parcialmente fermentado, do vinho novo ainda em fermentação e do vinho provenientes de uvas colhidas em 2013, nas regiões vitícolas, ou parte delas, referidas no anexo do presente regulamento, não deve exceder os seguintes limites:

- a) 3,5 % vol. na zona vitícola A a que se refere o apêndice ao anexo XI-B do Regulamento (CE) n.º 1234/2007;
- b) 2,5 % vol. na zona vitícola B a que se refere o apêndice ao anexo XI-B do Regulamento (CE) n.º 1234/2007;
- c) 2,0 % vol. na zona vitícola CI e CII a que se refere o apêndice ao anexo XI-B do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao 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 9 de dezembro de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

Regiões vitícolas ou parte das mesmas em que é autorizado o aumento do limite de enriquecimento em conformidade com o artigo 1.º

Estado-Membro	Regiões vitícolas ou parte das mesmas (zona vitícola)
República Checa	Todas as regiões vitícolas (zonas A e B)
Alemanha	Todas as regiões vitícolas (zonas A e B)
França	Subdivisões administrativas (comunas) da divisão administrativa (departamento) de Girande: Arbanats, Ayguemorte-Les-Graves, Baurech, Beautiran, Belvès-de-Castillon, Blésignac, Branne, Cabara, Camiac-et-Saint-Denis, Capian, Cardan, Castillon-la-Bataille, Castres-Gironde, Civrac-sur-Dordogne, Daignac, Dardenac, Espiet, Faleyras, Francs, Gardegan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaignac, Mouillac, Mouliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaignac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d' Armens, Saint-Philippe-d' Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions and Virelade (zona CI)
Croácia	Todas as regiões vitícolas (zonas B, CI e C II)
Luxemburgo	Todas as regiões vitícolas (zona A)
Hungria	Todas as regiões vitícolas (zona CI)
Áustria	Todas as regiões vitícolas (zona B)
Eslováquia	Todas as regiões vitícolas (zonas B e CI)

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1278/2013 DA COMISSÃO**de 9 de dezembro de 2013****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 9 de dezembro de 2013.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Jerzy PLEWA
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

<i>(EUR/100 kg)</i>		
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	AL	45,1
	MA	81,4
	TN	86,4
	TR	84,7
	ZZ	74,4
0707 00 05	AL	59,9
	MA	127,8
	TR	122,5
	ZZ	103,4
0709 93 10	MA	153,0
	TR	161,8
	ZZ	157,4
0805 10 20	AR	30,4
	AU	88,3
	MA	36,7
	TR	61,1
	UY	36,0
	ZA	55,2
	ZW	19,7
	ZZ	46,8
0805 20 10	AU	135,6
	MA	58,6
	ZZ	97,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	TR	66,3
	ZZ	66,3
0805 50 10	TR	70,1
	ZZ	70,1
0808 10 80	BA	42,7
	MK	36,9
	NZ	160,5
	US	165,4
	ZA	199,9
	ZZ	121,1
0808 30 90	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

⁽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».

DIRETIVAS

DIRETIVA 2013/60/UE DA COMISSÃO de 27 de novembro de 2013

que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, a Diretiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas, a Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e a Diretiva 2009/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos a motor de duas ou três rodas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1997, relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º,

Tendo em conta a Diretiva 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 ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 17.º,

Tendo em conta a Diretiva 2009/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativa à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽³⁾, nomeadamente o artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

(1) A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa da Organização (UNECE) relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições (a seguir designado «Acordo de 1958 revisto») ⁽⁴⁾. A fim de simplificar a legislação da União em matéria de homologação, em consonância com as recomendações do relatório final intitulado «CARS 21 – Um Quadro Regulador Concorrencial para o Setor Automóvel no Século XXI», justificase alterar as diretivas europeias, mediante a incorporação no direito da União e a aplicação dos regulamentos UNECE adicionais no âmbito da legislação atual relativa à homologação dos veículos da categoria L, sem reduzir o nível de proteção. A fim de reduzir os encargos admi-

nistrativos associados aos procedimentos de homologação, os fabricantes de veículos devem ser autorizados a solicitar a homologação nos termos dos regulamentos da UNECE pertinentes referidos no artigo 1.º da presente diretiva.

(2) No período de transição até à data na qual o Regulamento n.º 41 da UNECE sobre as emissões sonoras dos motociclos ⁽⁵⁾ se tornará obrigatório no âmbito do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos ⁽⁶⁾, justifica-se que, para os novos tipos de veículos, os requisitos sonoros dos motociclos enunciados no capítulo 9 da Diretiva 97/24/CE e na quarta série de alterações do Regulamento n.º 41 da UNECE, incluindo os limites sonoros adequados definidos no anexo 6 desse regulamento da UNECE, sejam considerados equivalentes.

(3) Atendendo ao nível desproporcionadamente elevado de emissões de hidrocarbonetos e monóxido de carbono produzido pelas categorias de veículos L1e, L2e e L6e (ciclomotores de duas ou três rodas e quadriciclos ligeiros), justifica-se rever o ensaio ambiental de tipo I (emissões de escape após arranque a frio), incluindo as medições de emissões diretamente após o arranque a frio, a fim de refletir melhor a utilização real e a proporção significativa das emissões poluentes produzidas diretamente após o arranque a frio enquanto o motor aquece. As alterações no procedimento de ensaio de emissões em laboratório devem refletir-se nas disposições administrativas, em especial nas alterações relativas às entradas do certificado de conformidade e da folha de resultados dos ensaios na Diretiva 2002/24/CE.

(4) A fim de garantir a igualdade de condições de concorrência para todos os fabricantes e por uma questão de equidade do desempenho ecológico dos veículos das categorias L1e, L2e e L6e no que respeita às emissões de gases do cárter, justifica-se ainda solicitar ao fabricante do veículo, aquando do pedido de nova homologação, que indique explicitamente que o valor das emissões produzidas pelo sistema de ventilação dos gases do cárter para

⁽¹⁾ JO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 346 de 17.12.1997, p. 81.

⁽⁵⁾ JO L 317 de 14.11.2012, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

estas categorias de veículos é zero, o que implica que o cárter está adequadamente selado e que os gases do cárter não irão ser lançados diretamente na atmosfera durante toda a vida útil do veículo.

- (5) Para se ser coerente com os requisitos em matéria de dispositivos de iluminação e sinalização da UNECE para veículos da categoria L, e a fim de melhorar a sua visibilidade, os novos modelos de veículos devem estar equipados com luzes que se acendam automaticamente, em conformidade com os Regulamentos UNECE n.º 74 (veículos L1e) ⁽¹⁾ e n.º 53 (motociclos L3e) ⁽²⁾, ou com luzes diurnas permanentes (DRL), em conformidade com os requisitos pertinentes do Regulamento UNECE n.º 87 ⁽³⁾. Para todas as outras categorias de veículos da categoria L, há que prever a ligação automática das luzes ou, se o fabricante preferir, luzes diurnas permanentes que se acendam automaticamente.
- (6) A presente diretiva deve introduzir explicitamente o número da norma Euro para os veículos das categorias L1e, L2e e L6e abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/24/CE. Os certificados de conformidade de veículos, cuja homologação em matéria de emissões seja conforme com disposições anteriores, devem continuar a ser autorizados a indicar o número da norma Euro a título voluntário.
- (7) As medidas previstas na presente diretiva estão em conformidade com o parecer emitido pelo Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico.
- (8) A fim de que os Estados-Membros possam adotar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva no prazo nela estabelecido, esta deve entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

- 1) No artigo 4.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Em conformidade com o artigo 11.º da Diretiva 2002/24/CE, é reconhecida a equivalência entre os requisitos estabelecidos no capítulo 1 (pneus), capítulo 2 (dispositivos de iluminação e de sinalização), capítulo 4 (espelhos retrovisores), anexo III do capítulo 9 (requisitos relativos ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos motociclos) e capítulo 11 (cintos de segurança) em anexo à presente diretiva e os requisitos dos regulamentos UNECE n.ºs 30 ⁽¹⁾, 54 ⁽²⁾, 64 ⁽³⁾ e 75 ⁽⁴⁾ em matéria de pneus, 3 ⁽⁵⁾, 19 ⁽⁶⁾, 20 ⁽⁷⁾, 37 ⁽⁸⁾, 38 ⁽⁹⁾, 50 ⁽¹⁰⁾, 53 ⁽¹¹⁾, 56 ⁽¹²⁾, 57 ⁽¹³⁾, 72 ⁽¹⁴⁾, 74 ⁽¹⁵⁾ e 82 ⁽¹⁶⁾ em matéria de dispositivos de iluminação e de sinalização, n.º 81 ⁽¹⁷⁾ em matéria de espelhos retrovisores,

res, n.º 16 ⁽¹⁸⁾ em matéria de cintos de segurança e n.º 41 ⁽¹⁹⁾ em matéria de emissões sonoras dos motociclos.

- (1) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 29.
 (2) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 53.
 (3) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 63.
 (4) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 74.
 (5) E/ECE/TRANS/324/Add. 2.
 (6) E/ECE/TRANS/324/REV. 1/Add. 18.
 (7) E/ECE/TRANS/324/REV. 1/Add. 19.
 (8) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 36.
 (9) E/ECE/TRANS/324/REV. 1/Add. 37.
 (10) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 49.
 (11) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD52/Rev.2.
 (12) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 55.
 (13) E/ECE/TRANS/505/REV. 1/Add. 56.
 (14) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
 (15) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD73/Rev.2/Amend.1.
 (16) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
 (17) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
 (18) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
 (19) E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.40/Rev.2.»

- 2) Os anexos I, II e IV do capítulo 5 são alterados em conformidade com o anexo I da presente diretiva.

Artigo 2.º

Os anexos IV e VII da Diretiva 2002/24/CE são alterados em conformidade com o anexo II da presente diretiva.

Artigo 3.º

Os anexos I a VI da Diretiva 2009/67/CE são alterados em conformidade com o anexo III da presente diretiva.

Artigo 4.º

1. A partir de 1 de julho de 2014, os Estados-Membros devem recusar, por motivos relacionados com medidas destinadas a combater a poluição atmosférica e com a segurança funcional, a concessão da homologação CE a qualquer novo modelo de veículo a motor de duas ou três rodas que não cumpra o disposto na Diretiva 2002/24/CE e na Diretiva 97/24/CE, com a redação que lhes é dada pela presente diretiva.

2. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2014, os certificados de conformidade são emitidos para os veículos que cumpram o disposto na Diretiva 97/24/CE, com a redação que lhes é dada pelo anexo II, ponto 1, da presente diretiva.

Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até 30 de junho de 2014, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Sempre que os Estados-Membros adotarem tais disposições, estas incluirão uma referência à presente diretiva ou serão acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

⁽¹⁾ JO L 166, de 18.6.2013, p. 88.

⁽²⁾ JO L 166, de 18.6.2013, p. 55.

⁽³⁾ JO L 164, de 30.6.2010, p. 46.

Artigo 6.º

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

Artigo 7.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 27 de novembro de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

Os anexos I, II e IV do Capítulo 5 da Diretiva 97/24/CE são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I do capítulo 5 é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 2.2 a 2.2.1.2.2 passam a ter a seguinte redação:

«2.2. **Descrição dos ensaios**

- 2.2.1. Os veículos da categoria L1e, L2e e L6e, em conformidade com as emissões de Euro 3 devem ser sujeitos aos ensaios dos tipos I e II adiante descritos:
- 2.2.1.1. Ensaio de tipo I (emissões médias de gases poluentes numa zona urbana de tráfego intenso depois de arranque a frio)
- 2.2.1.1.1. O ciclomotor é colocado num banco de rolos equipado com um freio e um volante de inércia. Deve ser aplicado o seguinte procedimento de ensaio:
- 2.2.1.1.1.1. Uma fase 1 de ensaio de frio com uma duração total de 448 s, incluindo quatro ciclos elementares é efetuada sem interrupção;
- 2.2.1.1.1.2. À fase 1 de ensaio a frio segue-se sem demora uma fase 2 de ensaio a quente, com uma duração total de 448 s, que compreende quatro ciclos elementares. A fase 2 de ensaio a quente deve ser efetuada sem interrupção;
- 2.2.1.1.1.3. Cada ciclo elementar na fase 1 de ensaio a frio ou na fase 2 de ensaio a quente é composto por sete modos (marcha lenta sem carga, aceleração, velocidade estabilizada, desaceleração, regime estabilizado, desaceleração, marcha lenta sem carga). Durante ambas as fases de ensaio a quente e a frio, os gases de escape são diluídos com ar puro para assegurar que o caudal da mistura se mantém constante.
- 2.2.1.1.1.4. Para o ensaio de tipo I:
- 2.2.1.1.1.4.1. Recolhe-se um caudal contínuo de amostras da mistura de gases de escape e de ar de diluição no saco n.º 1 durante a fase 1 de ensaio a frio. Recolhe-se um caudal contínuo de amostras dos gases de escape e da mistura de ar de diluição num saco separado n.º 2 durante a fase 2 de ensaio a quente. As concentrações de monóxido de carbono, hidrocarbonetos totais, óxidos de azoto e dióxido de carbono no saco n.º 1 e no saco n.º 2 são determinadas separadamente, uma a seguir à outra;
- 2.2.1.1.1.4.2. O volume total da mistura em cada saco deve ser medido e adicionado até se atingir o volume total do saco;
- 2.2.1.1.1.4.3. No fim de cada fase de ensaio, regista-se a distância efetivamente percorrida, com base nas indicações de um conta-rotações cumulativo acionado pelo rolo.
- 2.2.1.1.2. O ensaio é efetuado em conformidade com o procedimento de ensaio descrito no apêndice 1. Os gases são recolhidos e analisados de acordo com os métodos estabelecidos.
- 2.2.1.1.3. Sob reserva do disposto no ponto 2.2.1.1.4, o ensaio é executado três vezes. As massas totais de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de azoto obtidas em cada ensaio devem ser inferiores aos valores-limite Euro 3 especificados no quadro *infra*.

2.2.1.1.3.1.

Quadro 1

Limites de emissão Euro 3 para os veículos das categorias L1e, L2e e L6e

Homologação de componente e conformidade da produção	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ O limite para a massa de CO deve ser de 3,5 g/km para os ciclomotores de três rodas (L2e) e os quadriciclos ligeiros (L6e).

2.2.1.1.3.2. Todavia, no que diz respeito a cada um dos poluentes referidos no ponto anterior, um dos três resultados obtidos pode exceder até 10 % o valor-limite prescrito no referido ponto para o ciclomotor em questão, desde que a média aritmética dos três resultados seja inferior ao valor-limite prescrito. Caso os valores-limite prescritos sejam excedidos por vários poluentes, é indiferente que tal facto se verifique num mesmo ou em vários ensaios diferentes.

- 2.2.1.1.4. O número de ensaios prescritos no ponto 2.2.1.1.3 para cada um dos poluentes nele referidos será reduzido nas condições adiante definidas, em que V_1 designa o resultado do primeiro ensaio e V_2 o do segundo.
- 2.2.1.1.4.1. É necessário apenas um ensaio por caso, se $V_1 \leq 0,70$ L para todos os poluentes considerados.
- 2.2.1.1.4.2. Bastam dois ensaios se $V_1 \leq 0,85$ L para todos os poluentes considerados e se $V_1 > 0,70$ L para pelo menos um desses poluentes. Além disso, para cada um dos poluentes considerados, V_2 será de molde a que $V_1 + V_2 < 1,70$ L e $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. Os veículos da categoria L1e, L2e e L6e que cumpram os limites Euro 3 para o ensaio de tipo I estabelecidos no ponto 2.2.1.1.3.1 e os requisitos para o ensaio do tipo I estabelecidos no presente anexo devem ser homologados enquanto veículos conformes com a norma Euro 3.
- 2.2.1.2. Ensaio do tipo II (emissões de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos não queimados em marcha lenta sem carga).
- 2.2.1.2.1. Medem-se as massas de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos não queimados emitidas com o motor em marcha lenta sem carga durante um minuto.
- 2.2.1.2.2. Este ensaio deve ser executado em conformidade com o método descrito no apêndice 2.;
- b) No apêndice 1, os pontos 4.2 a 4.2.3 passam a ter a seguinte redação:

«4.2. **Material de recolha de gases**

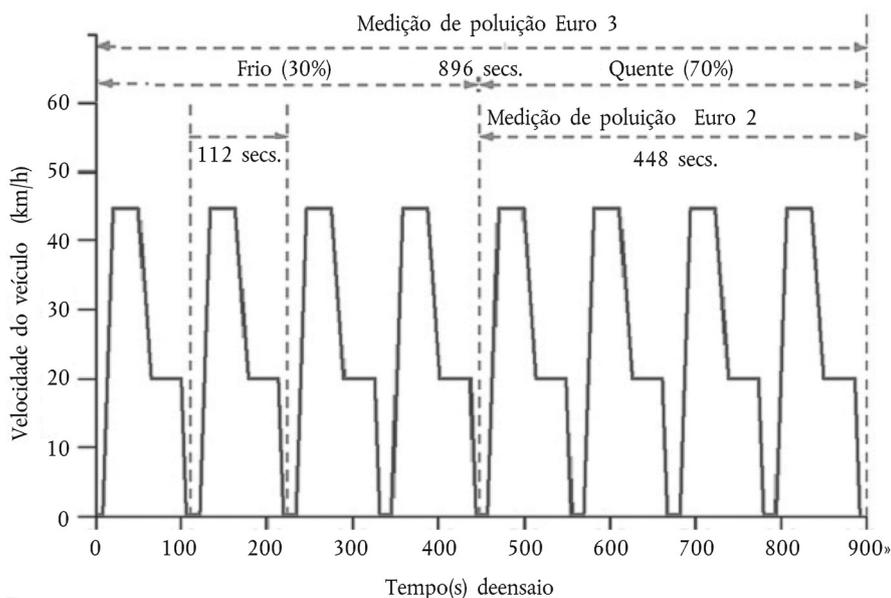
O equipamento de recolha dos gases é constituído pelos seguintes elementos (ver subapêndices 2 e 3):

- 4.2.1. Um dispositivo que permita a recolha de todos os gases de escape produzidos durante o ensaio, mantendo a pressão atmosférica na(s) saída(s) do(s) escape(s) do ciclomotor;
- 4.2.2. Um tubo de ligação entre o dispositivo de recolha dos gases de escape e o sistema de amostragem dos mesmos; este tubo e o dispositivo de recolha devem ser de aço inoxidável ou de outro material que não altere a composição dos gases recolhidos e resista às temperaturas dos mesmos;
- 4.2.3. Um dispositivo para aspirar os gases diluídos. Este dispositivo deve assegurar a passagem constante de um caudal suficiente para garantir a aspiração de todos os gases de escape;»
- c) No apêndice 1, os pontos 4.2.4. a 4.2.8 passam a ter seguinte redação:
- «4.2.4. Uma sonda fixada no exterior do dispositivo de recolha dos gases, que permita recolher uma amostra constante do ar de diluição durante todo o ensaio, utilizando uma bomba, um filtro e um debitómetro;
- 4.2.5. Uma sonda dirigida para montante do fluxo de gases diluídos, que permita recolher uma amostra constante da mistura durante todo o ensaio, se necessário através de um filtro, de um debitómetro e de uma bomba. O caudal mínimo do fluxo gasoso nos dois sistemas de amostragem acima referidos deve ser de pelo menos 150 l/h;
- 4.2.6. Válvulas de três vias nos circuitos de amostragem acima referidos, que dirijam os fluxos de amostras durante o ensaio quer para o exterior, quer para os respetivos sacos de recolha;
- 4.2.7. Sacos de recolha de amostras, estanques, para recolher a mistura dos gases de escape e do ar de diluição. Estes não devem ser afetados pelos poluentes em questão, devendo ter capacidade suficiente para não perturbar o fluxo normal da recolha de amostras. Deve haver pelo menos um saco de recolha de amostras separado (saco n.º 1) para a fase 1 de ensaio a frio e um saco de recolha de amostras separado (saco n.º 2) para a fase 2 de ensaio a quente;
- 4.2.7.1. Estes sacos devem ter dispositivos de fecho automático que possam ser rápida e hermeticamente fechados, quer no circuito de amostragem, quer no circuito de análise no final do ensaio;

- 4.2.7.1.1. O dispositivo de fecho no saco n.º 1 deve fechar-se 448 segundos depois do início do ensaio de tipo I.
- 4.2.7.1.2. O dispositivo de fecho do saco n.º 2 deve abrir-se imediatamente após a selagem do saco n.º 1 e voltar a fechar-se 896 segundos depois do início do ensaio de tipo I;
- 4.2.8. Deve ser previsto um método de medição do volume total de gases diluídos que atravessa o dispositivo de amostragem durante o ensaio. O sistema de diluição dos gases de escape deve estar em conformidade com o anexo I, capítulo 6, apêndice 2 do Regulamento UNECE n.º 83.
- 4.2.9.

Figura 1

Amostragem de emissões de poluentes Euro 3 em comparação com Euro 2 para veículos das categorias L1e, L2e ou L6e



- d) No apêndice 1, é inserido o seguinte ponto 4.3.3:
- «4.3.3. Os aparelhos de análise devem ser capazes de medir de forma independente a amostra da mistura de gases de escape e de ar de diluição captados nos sacos n.º 1 e 2.»;
- e) No apêndice 1, os pontos 5.4 a 5.4.3 passam a ter a seguinte redação:
- «5.4. **Condicionamento do veículo de ensaio**
- 5.4.1. A pressão dos pneus do veículo de ensaio deve ser a pressão declarada pelo fabricante para a utilização normal em estrada. No entanto, caso o diâmetro dos rolos seja inferior a 500 mm, a pressão dos pneus pode ser aumentada de 30 % a 50 %.
- 5.4.2. O(s) reservatório (s) de combustível deve(m) ser drenado(s) através do(s) dreno(s) fornecido(s) e cheio(s) com o combustível de ensaio especificado no anexo IV.
- 5.4.3. O veículo de ensaio deve ser levado para a zona de ensaio para serem executadas as seguintes operações:»;
- f) No apêndice 1, são inseridos os seguintes pontos 5.4.3.1 a 5.4.3.5:
- «5.4.3.1. O veículo de ensaio deve ser conduzido ou rebocado para um banco de rolos e sujeito ao ciclo de ensaio previsto no ponto 2.1. O veículo de ensaio não tem de estar frio e pode ser utilizado para estabelecer a potência do banco de rolos.
- 5.4.3.2. A carga sobre a roda motora deve ser de ± 3 kg da carga de um veículo em utilização normal em estrada, com um condutor de 75 kg ± 5 kg, sentado em posição ereta.
- 5.4.3.3. O ciclo de ensaio previsto no ponto 2.1 pode ser aplicado a título experimental em pontos de ensaio específicos, desde que não sejam recolhidas amostras, para determinar a ação aceleradora necessária para manter uma relação velocidade/tempo adequada.

- 5.4.3.4. Antes de ser colocado na zona de estabilização, o veículo de ensaio deve ser sujeito a quatro ciclos de funcionamento tal como enunciado no ponto 2.1, com uma duração de 112 segundos cada um. Este ciclo de ensaio de pré-condicionamento deve ser realizado com as posições banco de rolos estabelecidas nos pontos 5.1 e 5.2. A medição das emissões do tubo de escape não é necessária para este ciclo de ensaio pré-condicionamento.
- 5.4.3.5. No período de cinco minutos a contar da conclusão do pré-condicionamento, o veículo de ensaio deve ser retirado do banco de rolos e conduzido ou rebocado para a área de estabilização para ser estacionado. A temperatura ambiente na zona de estabilização deve ser controlada a $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. O veículo deve estar estacionado durante, pelo menos, seis horas e, no máximo, 36 horas antes do ensaio de tipo I de arranque a frio ou até que a temperatura do óleo do motor T_{Oil} , a temperatura do líquido de arrefecimento $T_{Coolant}$ ou a temperatura dos elétrodos/das juntas das velas T_{SP} (apenas para motores arrefecidos a ar) atinja a temperatura do ar da zona de estabilização. O relatório de ensaio deve indicar qual dos critérios foi selecionado.»;
- g) No apêndice 1, os pontos 7.1 a 7.1.3 passam a ter a seguinte redação:
- «7.1. **Amostragem**
- 7.1.1. A recolha de amostras começa no início do ensaio, como indicado no ponto 6.2.2.
- 7.1.2. Os sacos n.^{os} 1 e 2 devem ser selados hermeticamente e seguir a sequência de selagem estabelecida no ponto 4.2.7.1. Não devem ser ligados durante a fase 1 de ensaio a frio nem na fase 2 de ensaio a quente.
- 7.1.3. No fim do último ciclo, fecha-se o sistema de recolha dos gases de escape diluídos e do ar de diluição e evacua-se os gases produzidos pelo motor para a atmosfera.»;
- h) No apêndice 1, o ponto 7.2.4 passa a ter a seguinte redação:
- «7.2.4. Determinam-se as concentrações de HC, CO, NO_x e CO₂ nas amostras de gases de escape diluídos e nos sacos de recolha do ar de diluição com base nos valores indicados ou registados pelo aparelho de medição, aplicando as curvas de calibração adequadas.»;
- i) No apêndice 1, os pontos 8 a 8.4.1 passam a ter a seguinte redação:
- «8. DETERMINAÇÃO DA QUANTIDADE DE GASES POLUENTES EMITIDOS
- 8.1. As massas de CO₂ e de gases poluentes CO, HC, NO_x devem ser determinadas separadamente para os sacos n.^{os} 1 e 2, em conformidade com os pontos 8.2 a 8.6.
- 8.2. A massa de monóxido de carbono emitida durante o ensaio é determinada por intermédio da fórmula:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- em que:
- 8.2.1. CO_m é a massa de monóxido de carbono emitida durante o ensaio, expressa em g/km, a calcular separadamente para cada fase;
- 8.2.2. S_X é a distância realmente percorrida expressa em km, obtida pela multiplicação do número de rotações lido no conta-rotações pelo perímetro de rolo;
- em que:
- X = 1 para a fase 1 a frio;
- X = 2 para a fase 2 a quente;
- 8.2.3. d_{CO} é a massa volúmica do monóxido de carbono à temperatura de 273,2 K (0 °C) e à pressão de 101,3 kPa (= $1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$);
- 8.2.4. CO_c é a concentração volumétrica de monóxido de carbono nos gases diluídos, expressa em partes por milhão (ppm), e corrigida para atender à poluição do ar de diluição:

$$CO_c = CO_c - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

em que:

- 8.2.4.1. CO_e é a concentração de monóxido de carbono, expressa em ppm, na amostra de gases diluídos recolhida no saco S_a ;
- 8.2.4.2. CO_d é a concentração de monóxido de carbono, expressa em ppm, na amostra de gases diluídos recolhida no saco S_b ;
- 8.2.4.3. DF é o coeficiente definido no ponto 8.6.
- 8.2.5. V é o volume total, expresso em m^3 /fase, de gases diluídos, à temperatura de referência de 273,2 K (0 °C) e à pressão de referência de 101,3 kPa:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273,2}{101,3 \cdot (T_p + 273,2)}$$

em que:

- 8.2.5.1. V_0 é o volume de gás deslocado pela bomba P_1 durante uma rotação, expresso em m^3 /rotação. Este volume é função das pressões diferenciais entre as secções de entrada e de saída da própria bomba;
- 8.2.5.2. N é o número de rotações efetuadas pela bomba P_1 durante os quatro ciclos de ensaio elementares de cada fase;
- 8.2.5.3. P_a é a pressão atmosférica, expressa em kPa;
- 8.2.5.4. P_i é o valor médio, expresso em kPa, da perda de carga na secção de entrada da bomba P_1 durante o ensaio;
- 8.2.5.5. T_p (°C) é o valor da temperatura dos gases diluídos medida na secção de entrada da bomba P_1 .
- 8.3. A massa de hidrocarbonetos não queimados emitida pelo escape do veículo durante o ensaio calcula-se por meio da seguinte fórmula:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

em que:

- 8.3.1. HC_m é a massa de hidrocarbonetos emitida durante o ensaio, expressa em g, a calcular separadamente para cada fase;
- 8.3.2. S_X é a distância definida no ponto 8.2.2;
- 8.3.3. d_{HC} é a massa volúmica dos hidrocarbonetos à temperatura de 273,2 K (0 °C) e a uma pressão de 101,3 kPa [para a gasolina (E5) ($C_{10}H_{1,89}O_{0,016}$)] (= 631 g/m^3);
- 8.3.4. HC_c é a concentração dos gases diluídos, expressa em ppm de carbono equivalente e corrigida para ter em conta o ar de diluição:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

em que:

- 8.3.4.1. HC_e é a concentração de hidrocarbonetos, expressa em ppm de carbono equivalente, na amostra de gases diluídos recolhida no saco S_a ;
- 8.3.4.2. HC_d é a concentração de hidrocarbonetos, expressa em partes por milhão de equivalente de carbono, na amostra de ar de diluição recolhida no saco S_b ;
- 8.3.4.3. DF é o coeficiente definido no ponto 8.6.
- 8.3.5. V é o volume definido no ponto 8.2.5.

- 8.4. A massa de óxidos de azoto emitida pelo escape do ciclomotor durante o ensaio calcula-se por meio da seguinte fórmula:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

em que:

- 8.4.1. NO_{xm} é a massa de óxidos de azoto emitida durante o ensaio, expressa em g, a calcular separadamente para cada fase;»;
- j) No apêndice 1, são inseridos os seguintes pontos 8.4.2 a 8.6.3:

- «8.4.2. S_x é a distância definida no ponto 8.2.2;
- 8.4.3. d_{NO_2} é a massa volúmica dos óxidos de azoto nos gases de escape, em NO_2 equivalente, à temperatura de 273,2 K (0 °C) e à pressão de 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m³);
- 8.4.4. NO_{xc} é a concentração de óxido de azoto nos gases diluídos, expressa em ppm e corrigida para ter em conta o ar de diluição:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

em que:

- 8.4.4.1. NO_{xe} é a concentração de óxidos de azoto, expressa em ppm, na amostra de gases diluídos recolhida no saco S_a ;
- 8.4.4.2. NO_{xd} é a concentração de óxidos de azoto, expressa em ppm, na amostra de gases diluídos recolhida no saco S_b ;
- 8.4.4.3. DF é o coeficiente definido no ponto 8.6.
- 8.4.5. K_h é o fator de correção para a humidade:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

em que:

- 8.4.5.1. H é a humidade absoluta, em gramas de água por kg de ar seco (em g/kg)

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

em que:

- 8.4.5.1.1. U é o teor de humidade expresso em percentagem;
- 8.4.5.1.2. P_d é a pressão de vapor de água saturado à temperatura de ensaio, expressa em kPa;
- 8.4.5.1.3. P_a é a pressão atmosférica em kPa.

- 8.4.6. V é o volume definido no ponto 8.2.5.

- 8.5. Dióxido de carbono (CO_2)

A massa de dióxido de carbono emitida pelo escape do veículo durante o ensaio deve ser calculada por meio da seguinte fórmula:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

em que:

- 8.5.1. CO_{2m} é a massa de dióxido de carbono emitida durante o ensaio, expressa em g, a calcular separadamente para cada fase;
- 8.5.2. S_X é a distância definida no ponto 8.2.2;
- 8.5.3. V é o volume definido no ponto 8.2.5;
- 8.5.4. d_{CO_2} é a massa volúmica do dióxido de carbono à temperatura de 273,2 K (0 °C) e a uma pressão de 101,3 kPa, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$;
- 8.5.5. CO_{2c} é a concentração dos gases diluídos, expressa em percentagem de dióxido de carbono equivalente, corrigida para ter em conta o ar de diluição por meio da seguinte equação:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \left(1 - \frac{1}{DF} \right)$$

em que:

- 8.5.5.1. CO_{2e} é a concentração de dióxido de carbono expressa em percentagem, na amostra de gases diluídos recolhida no(s) saco(s) S_A ;
- 8.5.5.2. CO_{2d} é a concentração de dióxido de carbono expressa em percentagem, na amostra de gases diluídos recolhida no(s) saco(s) S_B ;
- 8.5.5.3. DF é o coeficiente definido no ponto 8.6.
- 8.6. DF é um coeficiente expresso pela fórmula:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ para a gasolina (E5)}$$

em que:

- 8.6.1. C_{CO_2} = concentração de CO_2 nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em % de volume;
- 8.6.2. C_{HC} = concentração de HC nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em ppm de carbono equivalente;
- 8.6.3. C_{CO} = concentração de CO nos gases de escape diluídos contidos no saco de recolha, expressa em ppm.;

k) No apêndice 1, o ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

«9. Apresentação dos resultados do ensaio:

O resultado (médio) da fase a frio designa-se R_{X1} (em g), o resultado (médio) da fase a quente designa-se R_{X2} (em g). Ao utilizar estes resultados das emissões, o resultado final do ensaio de tipo I R_X (em g/km) deve ser calculado por meio da seguinte equação:

$$R_X = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0,3 + R_{X_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ em g/km}$$

em que:

$X = HC, CO, NO_x \text{ ou } CO_2$

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (em g) e $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (em g), ver fórmula no ponto 8.3

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (em g) e $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (em g), ver fórmula no ponto 8.2

$R_{NOx_Cold} = NOx_{mass_cold_phase_1}$ (em g) e $R_{NOx_Warm} = NOx_{mass_warm_phase_2}$ (em g), ver fórmula no ponto 8.4

$R_{CO2_Cold} = CO_{2mass_cold_phase_1}$ (em g) e $R_{CO2_Warm} = CO_{2mass_warm_phase_2}$ (em g): ver fórmula no ponto 8.5

S_T : distância de ensaio total = $S_1 + S_2$ efetivamente percorridas pelo veículo de ensaio L1e, L2e e L6e na fase 1 a frio e na fase 2 a quente de todo o ciclo de ensaio.»;

l) No apêndice 1, é aditado o seguinte ponto 10:

«10. Consumo de combustível

O consumo de combustível deve ser calculado utilizando os resultados do ensaio do ponto 9 do seguinte modo:

$$FC = \frac{0,118}{D} \cdot [(0,848 \cdot R_{HC}) + (0,429 \cdot R_{CO}) + (0,273 \cdot R_{CO_2})]$$

em que:

FC = consumo de combustível em litros/100 km

D = densidade do combustível de ensaio em kg/l a 288,2 K (15 °C).»;

m) É aditado o seguinte apêndice 3:

«Apêndice 3

Emissões de gases do cárter e interpretação dos resultados dos ensaios de emissão de CO₂ e consumo de combustível

1. As emissões de gases do cárter dos veículos das categorias L1e, L2e e L6e homologados devem ser iguais a zero. Nenhum veículo pode lançar emissões de gases do cárter diretamente para a atmosfera durante a sua vida útil.
2. Interpretação dos resultados dos ensaios de tipo I das emissões de CO₂ e do consumo de combustível para os veículos das categorias L1e, L2e e L6e
 - 2.1. Os valores de CO₂ e do consumo de combustível adotados como valores de homologação devem ser os valores declarados pelo fabricante, desde que o valor medido pelo serviço técnico não os ultrapasse em mais de 4 %. Não há quaisquer restrições para valores inferiores.
 - 2.2. Se o valor medido de CO₂ e de consumo de combustível exceder o valor de CO₂ e de consumo de combustível declarado pelo fabricante em mais de 4 %, sujeita-se esse mesmo veículo a um outro ensaio.
 - 2.3. Se a média dos dois resultados dos ensaios não exceder o valor declarado pelo fabricante em mais de 4 %, este é tomado como o valor de homologação.
 - 2.4. Se a média dos dois resultados dos ensaios continuar a exceder o valor declarado em mais de 4 % efetua-se um ensaio final com o mesmo veículo. A média dos resultados dos três ensaios é tomada como o valor de homologação.».

2) No anexo II do capítulo 5, o ponto 2.2.1.1.7 é alterado do seguinte modo:

«2.2.1.1.7. Os dados registados são inscritos nas secções pertinentes do documento, referidas no anexo VII da Diretiva 2002/24/CE. O número da norma Euro adequado deve ser inscrito no ponto 46.2 do anexo IV da Diretiva 2002/24/CE, em conformidade com as regras definidas na nota de rodapé do presente ponto.».

3) O anexo IV do capítulo 5 passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO IV

ESPECIFICAÇÕES DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA

Os combustíveis de referência, gasolina (E5) e gasóleo (B5), devem ser especificados em conformidade com o anexo IX, secção A, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (*)

(*) JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.».

ANEXO II

1) Os anexos IV e VII da Diretiva 2002/24/CE são alterados do seguinte modo:

a) No anexo IV, o ponto 46 é alterado do seguinte modo:

«46. Gases de escape ⁽¹¹⁾

46.1. Número da norma Euro:(1, 2 ou 3) ⁽¹²⁾

46.2. Ensaio do tipo I: CO: g/km HC: g/km NO_x: g/km HC + NO_x:
..... g/km ⁽¹³⁾

46.3. Ensaio do tipo II: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: % vol

Poluição visível do ar originada por um motor de ignição por compressão:

valor corrigido do coeficiente de absorção: m⁻¹»;

b) São aditadas as notas de rodapé 12, 13 e 14 ao anexo IV:

«⁽¹²⁾ Dependendo do número da diretiva pertinente e do último ato modificativo aplicável à homologação, a conformidade com a norma Euro 1, 2 ou 3 será determinada como segue:

Indicação do número da norma Euro, se a entidade homologadora assim o desejar, no caso de homologações efetuadas antes da data seguinte: 11 de dezembro de 2013;

No quadro 2.2.1.1.3 do capítulo 5, anexo I, da Diretiva 97/24/CE, a conformidade com a primeira linha de valores-limite equivale à conformidade com a norma “Euro 1” e a conformidade com a segunda linha de valores-limite, à conformidade com a da norma “Euro 2”;

A plena conformidade com capítulo 5, anexo I, da Diretiva 97/24/CE, que inclui a conformidade com a norma “Euro 2”, combinada com o método de ensaio estabelecido no anexo I da Diretiva 2013/60/UE da Comissão (JO L 329 de 10.12.2013, p. 15), equivale à conformidade com a norma “Euro 3”;

No quadro 2.2.1.1.5 do capítulo 5, anexo II, da Diretiva 97/24/CE, a conformidade com:

— as linhas de valores-limite na parte A do quadro 2.2.1.1.5 no tocante à classe I (< 150 cm³) e à classe II (≥ 150 cm³) equivalem à conformidade com a norma “Euro 2”;

— as linhas de valores-limite na parte B do quadro 2.2.1.1.5 no tocante à classe I (< 150 cm³) e à classe II (≥ 150 cm³) equivalem à conformidade com a norma “Euro 3”;

— as linhas de valores-limite na parte C do quadro 2.2.1.1.5 no tocante à classe I (v_{max} < 130 km/h) e à classe II (v_{max} ≥ 130 km/h) equivalem à conformidade com a norma “Euro 3” nível.

⁽¹³⁾ Só para veículos das categorias L1e, L2e e L6e que satisfaçam as disposições da Diretiva 97/24/CE, alterada pela Diretiva 2013/60/UE.

⁽¹⁴⁾ Para veículos da categoria L no âmbito de aplicação do artigo 1.º da Diretiva 2002/24/CE, com exceção dos veículos das categorias L1e, L2e e L6e.».

2) O anexo VII é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 2 a 2.2 passam a ter a seguinte redação:

«2. Resultados dos ensaios de emissões

Número da diretiva pertinente e respetivos atos de alteração aplicáveis à homologação. No caso de uma diretiva com duas ou mais fases de implementação, indicar também a fase de implementação e o número da norma Euro:

Variante/versão:

Número da norma Euro ⁽¹⁾:

2.1. Ensaio do tipo I

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmConsumo de combustível ⁽²⁾: l/100km

2.2. Tipo II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% vol) ⁽³⁾ à velocidade normal de marcha lenta sem cargaEspecificar a velocidade de marcha lenta sem carga ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (% vol) ⁽³⁾ à velocidade elevada de marcha lenta sem cargaEspecificar a velocidade de marcha lenta sem carga ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Temperatura do óleo do motor ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:»;

b) As notas de rodapé do anexo VII são alteradas do seguinte modo:

«⁽¹⁾ Ver nota de rodapé 12 no anexo IV.⁽²⁾ Só para veículos das categorias L1e, L2e e L6e.⁽³⁾ Para veículos da categoria L no âmbito de aplicação do artigo 1.º da Diretiva 2002/24/CE, com exceção dos veículos das categorias L1e, L2e e L6e.⁽⁴⁾ Referir a tolerância da medição.⁽⁵⁾ Aplicável apenas aos motores a quatro tempos.».

ANEXO III

Os anexos I a VI da Diretiva 2009/67/CE são alterados do seguinte modo:

1) A lista de anexos é alterada do seguinte modo:

- a) As referências aos apêndices 1 e 2 do anexo II são suprimidas;
- b) As referências aos apêndices 1 e 2 do anexo IV são suprimidas.

2) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) Na parte A, são aditados os seguintes pontos 16 a 18:

«16. “Luz de circulação diurna”,

uma luz orientada para a frente que serve para tornar o veículo mais facilmente visível quando em circulação durante o dia.

17. “Sistema de paragem/arranque”,

um sistema automático de paragem e arranque do motor para reduzir a quantidade de marcha lenta sem carga, reduzindo assim o consumo de combustível e as emissões de CO₂ e de poluentes;

18. “Comutador principal de controlo do veículo”,

o dispositivo que ativa o sistema eletrónico a bordo do veículo, que passa de um estado desativado, como é o caso quando um veículo se encontra estacionado sem a presença do condutor, a um estado normal de funcionamento.»;

b) Na parte B, o ponto 10 passa a ter a seguinte redação:

«10. As ligações elétricas devem ser tais que a luz de presença da frente, a luz de cruzamento (médios), no caso de não existir luz de presença na frente, a luz de presença da retaguarda e o dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda só possam ser ligadas e desligadas simultaneamente.

Os veículos devem estar equipados com:

- luzes de circulação diurna; ou
- luzes de cruzamento (médios), que são automaticamente ligadas, quando o comutador principal de controlo for ativado.»;

c) Na parte B, o ponto 11 passa a ter a seguinte redação:

«11. Na ausência de instruções especiais, as ligações elétricas devem ser tais que a luz de estrada (máximos), a luz de cruzamento (médios) e a luz de nevoeiro só possam ser ligadas se as luzes indicadas no ponto 10, primeiro parágrafo, também estiverem ligadas. No entanto, esta condição não é imposta no caso da luz de estrada e da luz de cruzamento, quando forem utilizadas para sinais luminosos produzidos por iluminação intermitente com pequenos intervalos da luz de cruzamento ou por iluminação intermitente da luz de estrada, ou por iluminação alternada com pequenos intervalos da luz de cruzamento e da luz de estrada.»;

d) Na parte B, são aditados os seguintes pontos 15 a 17:

«15. Os veículos das categorias L1e e L3e podem estar equipados com dispositivos e materiais adicionais retrorrefletores laterais e traseiros, desde que estes não afetem a eficácia dos dispositivos obrigatórios de iluminação e sinalização luminosa. Em especial, os compartimentos para bagagens e alforjes podem estar equipados com materiais retrorrefletores, desde que estes sejam da mesma cor que o dispositivo de iluminação no ponto em causa.

16. Nenhum veículo deve estar equipado com fontes luminosas auxiliares emissoras de luz que possa ser direta e/ou indiretamente observada em condições normais de condução, exceto para efeitos de iluminação de comandos, avisadores e indicadores ou o habitáculo.

17. Caso a ligação automática da luz de estrada ou a ativação da luz de circulação diurna esteja associada ao funcionamento de um motor, deve considerar-se que este está associado à ativação do comutador principal de controlo. Esta disposição aplica-se, em especial, a veículos com sistemas de propulsão elétricos ou outros sistemas alternativos e a veículos equipados com um sistema automático de paragem/arranque do motor.».

3) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 1 a 1.2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Os veículos da categoria L1e devem satisfazer todas as prescrições pertinentes do Regulamento n.º 74 da UNECE. Os veículos com uma velocidade máxima de projeto ≤ 25 km/h devem satisfazer todas as prescrições indicadas para os veículos com uma velocidade máxima de projeto de > 25 km/h.

- 1.1. Os veículos das categorias L1e, na ausência de requisitos específicos para veículos dessa categoria, devem estar equipados com um dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda.
- 1.2. Na ausência de requisitos específicos no Regulamento n.º 74 da UNECE, os veículos da categoria L1e podem estar equipados com luzes de circulação diurna ativadas em vez de faróis de ligação automática que satisfaçam os requisitos estabelecidos nos pontos 6.15 a 6.15.7 do anexo III.;
- b) Os apêndices 1 e 2 são suprimidos;
- c) O apêndice 3 passa a ser o apêndice 1 e a referência que lhe é feita na lista de anexos é alterada em conformidade;
- d) O apêndice 4 passa a ser o apêndice 2 e a referência que lhe é feita na lista de anexos é alterada em conformidade;
- e) No apêndice 2, é inserido o seguinte ponto 5.7:
- «5.7. Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda»;
- f) No apêndice 2, o ponto 6.3 passa a ter a seguinte redação:
- «6.3. Luz de circulação diurna: sim/não (*)».
- 4) O anexo III é alterado do seguinte modo:
- a) É aditado o seguinte ponto 1.8:
- «1.8. dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda.»;
- b) O ponto 2.3 passa a ter a seguinte redação:
- «2.3. luz de circulação diurna.»;
- c) O ponto 6.1.10 passa a ter a seguinte redação:
- «6.1.10. *Avisador de acionamento*: obrigatório se o farol da luz de estrada estiver montado (avisador de cor azul não intermitente).»;
- d) É aditado o seguinte ponto 6.1.11:
- «6.1.11. Outros requisitos:
- As luzes de estrada de veículos que tendem a inclinar-se nas curvas podem ser equipadas com um sistema de regulação da inclinação horizontal (HIAS), tal como definido no ponto 2.25 do Regulamento n.º 53 da UNECE, desde que sejam cumpridos todos os requisitos pertinentes desse regulamento aplicáveis aos HIAS;
 - O valor cumulado da intensidade máxima de todas as luzes de estrada suscetíveis de serem acionadas simultaneamente não deve exceder 430 000 cd, o que corresponde a um valor de referência de 100.»;
- e) O ponto 6.2.3.1 passa a ter a seguinte redação:
- «6.2.3.1. em largura:
- uma luz de estrada, única e independente, pode ser montada acima, abaixo ou ao lado de outra luz da frente; se as luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de estrada deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - uma luz de cruzamento, única e independente, incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo tal que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente, montada ao lado da luz de cruzamento, o centro de referência das duas luzes deve ser simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - duas luzes de cruzamento, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo tal que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - no caso de haver duas luzes de cruzamento, a distância lateral entre as arestas exteriores das superfícies iluminantes das duas luzes de presença da frente mais exteriores e as extremidades da largura total do veículo não deve exceder 400 mm.»;
- f) O ponto 6.2.11 passa a ter a seguinte redação:
- «6.2.11. Outros requisitos:
- As luzes de cruzamento de veículos que tendem a inclinar-se nas curvas podem ser equipadas com um sistema de regulação da inclinação horizontal (HIAS), tal como definido no ponto 2.25 do Regulamento n.º 53 da UNECE, desde que sejam cumpridos todos os requisitos pertinentes desse regulamento aplicáveis aos HIAS;

- As luzes de cruzamento com uma superfície de saída de luz cujo ponto mais baixo se encontra a, no máximo, 0,8 m do solo devem ser reguladas para um ângulo de inclinação inicial entre -1,0 % e -1,5 %. O valor exato pode ser declarado pelo fabricante;
- As luzes de cruzamento com uma superfície de saída de luz cujo ponto mais baixo se situa entre 0,8 m e 1,0 m do solo devem ser reguladas para um ângulo de inclinação inicial entre -1,0 % e -2,0 %. O valor exato pode ser declarado pelo fabricante;
- As luzes de cruzamento com uma superfície de saída de luz cujo ponto mais baixo se encontra a, no máximo, 1,0 m do solo devem ser reguladas para um ângulo de inclinação inicial entre -1,5 % e -2,0 %. O valor exato pode ser declarado pelo fabricante;
- No caso de luzes de cruzamento com uma fonte luminosa cujo fluxo luminoso objetivo não exceda 2 000 lúmenes e uma inclinação inicial entre -1,0 % e -1,5 %, a inclinação vertical deve manter-se entre -0,5 % e -2,5 % para todas as condições de carga. A inclinação vertical deve manter-se entre -1,0 % e -3,0 % se a inclinação inicial for fixada entre -1,5 % e 2,0 %. Um dispositivo externo de regulação pode ser utilizado para cumprir os requisitos, desde que não sejam necessárias outras ferramentas para além das fornecidas com o veículo;
- No caso de luzes de cruzamento com uma fonte luminosa cujo fluxo luminoso objetivo excede 2 000 lúmenes e uma inclinação inicial entre -1,0 % e -1,5 %, a inclinação vertical deve manter-se entre -0,5 % e -2,5 % para todas as condições de carga. A inclinação vertical deve manter-se entre -1,0 % e -3,0 % se a inclinação inicial for fixada entre -1,5 % e 2,0 %. Pode ser utilizado um dispositivo de nivelamento do farol para cumprir os requisitos do presente ponto, desde que o seu funcionamento seja totalmente automático e o seu tempo de resposta inferior a 30 segundos.»

g) É aditado o ponto 6.2.11.1 seguinte:

«6.2.11.1. Condições de ensaio:

- Os requisitos de inclinação referidos no ponto 6.2.11 devem ser verificados como segue:
 - veículo cuja massa está em ordem de marcha e com uma massa de 75 kg a simular o condutor,
 - veículo em carga em ordem de marcha, com a massa distribuída de modo a atingir a carga máxima por eixo, tal como declarado pelo fabricante para esta condição de carga,
 - veículo com uma massa de 75 kg a simular o condutor e com carga adicional de modo a atingir a carga máxima admissível para o eixo traseiro, tal como declarado pelo fabricante; no entanto, a carga do eixo dianteiro deve, neste caso, ser a mais baixa possível;
- Antes de qualquer medição, o veículo deve ser agitado três vezes e em seguida deslocado para a frente e para trás, por, no mínimo, uma rotação completa da roda.»

h) O ponto 6.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.4.1. Número:

- uma ou duas, no caso de veículos com uma largura total não superior a 1 300 mm,
- duas, no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm,
- uma luz de travagem da categoria S3 ou S4 (ou seja, luz de travagem montada na parte superior central) pode ser montada, desde que se cumpram todos os requisitos pertinentes do Regulamento UNECE n.º 48, aplicáveis à instalação de tais luzes de travagem para veículos da categoria M1.»

i) O ponto 6.5.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.5.3.1. em largura:

- uma luz de presença da frente, única e independente, pode ser montada acima, abaixo ou ao lado de outra luz da frente: se as luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de presença da frente deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- uma luz de presença da frente, única e independente, incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente montada ao lado da luz de presença da frente, o centro de referência das duas luzes deve ser simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo,

- duas luzes de presença da frente, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo a que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - no caso de haver duas luzes de presença da frente, a distância lateral entre as arestas exteriores das superfícies de saída de luz e as extremidades da largura total do veículo não deve exceder 400 mm.»;
- j) O ponto 6.6.3.1 passa a ter a seguinte redação:
- «6.6.3.1. em largura:
- uma única luz de presença da retaguarda deve ser instalada no veículo de modo a que o centro de referência da luz de presença da retaguarda esteja situado no plano longitudinal médio do veículo,
 - duas luzes de presença da retaguarda devem ser instaladas no veículo de modo a que os centros de referência das luzes de presença da retaguarda sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - no caso de veículos com duas rodas traseiras e uma largura total superior a 1 300 mm, a distância lateral entre arestas exteriores das superfícies de saída de luz e as extremidades da largura total do veículo não deve ser superior a 400 mm.»;
- k) O ponto 6.7.3.1 passa a ter a seguinte redação:
- «6.7.3.1. em largura:
- se houver um único retrorrefletor da retaguarda, este deve ser instalado no veículo de modo a que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo,
 - se houver dois retrorrefletores da retaguarda, estes devem ser instalados no veículo de modo a que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio,
 - no caso de haver dois retrorrefletores, a distância lateral entre as arestas exteriores das superfícies de saída de luz e as extremidades da largura total do veículo não deve exceder 400 mm.»;
- l) São aditados os seguintes pontos 6.15 a 6.15.7:
- «6.15. Luz de circulação diurna
- 6.15.1. Número:
- uma ou duas, no caso de veículos com uma largura global não superior a 1 300 mm,
 - duas, no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm;
- 6.15.2. Disposição:
- sem requisitos específicos.
- 6.15.3. Posição:
- 6.15.3.1. em largura:
- uma luz de circulação diurna única e independente pode ser montada acima, abaixo ou ao lado de outra luz da frente. Se as luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de circulação diurna deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - uma luz de circulação diurna única e independente incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo a que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente, montada ao lado da luz de circulação diurna, o centro de referência das duas luzes deve ser simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - duas luzes de circulação diurna, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo a que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
 - as arestas internas das superfícies de saída da luz devem estar a uma distância de, pelo menos, 500 mm no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm.
- 6.15.3.2. em altura:
- 250 mm, no mínimo, e 1 500 mm, no máximo, acima do solo.
- 6.15.3.3. em comprimento:
- à frente do veículo. Este requisito é considerado cumprido se a luz emitida não causar incómodo ao condutor, nem direta nem indiretamente por intermédio de espelhos retrovisores e/ou outras superfícies refletoras do veículo.

6.15.3.4. Distância:

- se a distância entre a luz indicadora de mudança de direção da frente e a luz de circulação diurna for igual ou inferior a 40 mm, as ligações elétricas das luzes de circulação diurna do lado pertinente do veículo devem ser de molde a que:
 - esteja desligada ou
 - a sua intensidade luminosa esteja reduzida a um nível não superior a 140 cd

durante todo este período (tanto no ciclo ligado como desligado) de ativação da luz indicadora de mudança de direção da frente.

6.15.4. Visibilidade geométrica:

- $\alpha = 10^\circ$ para cima e 10° para baixo;
- $\beta = 20^\circ$ para a esquerda e para a direita, se houver uma única luz de circulação diurna;
- $\beta = 20^\circ$ para o exterior e 20° para o interior, se houver duas luzes de circulação diurna.

6.15.5. Orientação:

- Para a frente; pode rodar em função do ângulo de viragem de um guiador.

6.15.6. Ligações elétricas:

- Todas as luzes de circulação diurna devem acender-se quando o comutador principal de controlo for ativado; todavia, podem permanecer desligadas nas seguintes condições:
 - o comando da transmissão automática está na posição de estacionamento,
 - o travão de mão está ativado ou
 - antes de o veículo ser posto em marcha pela primeira vez, depois de cada ativação manual do comutador principal de controlo e do sistema de propulsão do veículo;
- As luzes de circulação diurna podem ser desativadas manualmente; no entanto, isto só deve ser possível a uma velocidade não superior a 10 km/h. As luzes devem ser automaticamente reativadas quando a velocidade ultrapassar 10 km/h ou quando o veículo tiver percorrido mais de 100 metros;
- As luzes de circulação diurna devem ser desativadas automaticamente sempre que:
 - o veículo for desligado por meio do comutador principal de controlo,
 - as luzes de nevoeiro da frente estiverem ativadas,
 - os faróis estejam ligados, exceto quando forem utilizados para produzir sinais avisadores luminosos intermitentes a pequenos intervalos e
 - em condições de iluminação ambiente inferior a 1 000 lux, se a velocidade indicada no velocímetro do veículo for ainda claramente legível (por exemplo, quando a iluminação do velocímetro está sempre ligada) e o veículo não estiver equipado com um avisador verde não intermitente em conformidade com o ponto 6.5.9 ou com um avisador de acionamento verde específico para a luz de circulação diurna e identificado pelo símbolo adequado. Nesse caso, as luzes de cruzamento e os dispositivos de iluminação exigidos no anexo I, secção B, ponto 11, devem ser ativados automática e simultaneamente no período de dois segundos seguintes à queda do nível de iluminação ambiente para um valor inferior a 1 000 lux. Se, posteriormente, as condições de iluminação ambiente atingirem um nível de pelo menos 7 000 lux, as luzes de circulação diurna devem ser automaticamente reativadas, ao passo que as luzes de cruzamento e os dispositivos de iluminação exigidos no anexo I, secção B, ponto 11, devem ser desativados em simultâneo num período de cinco a 300 segundos (ou seja, é necessário que as luzes se liguem de modo completamente automático se o condutor não tiver indicações visíveis e estímulos para ativar a iluminação normal quando está escuro).

6.15.7. Avisador de acionamento:

- Facultativo.»;

m) No apêndice 4, é inserido o seguinte ponto 5.8:

«5.8. Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda.»;

n) No apêndice 4, o ponto 6.4 passa a ter a seguinte redação:

«6.4. Luz de circulação diurna: sim/não (*).».

- 5) O anexo IV é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1. Os veículos da categoria L3e devem satisfazer todas os requisitos pertinentes do Regulamento n.º 53 da UNECE, com exceção do ponto 5.14.9.»;
 - b) Os apêndices 1 e 2 são suprimidos;
 - c) O apêndice 3 passa a ser o apêndice 1 e a referência que lhe é feita na lista de anexos é alterada em conformidade;
 - d) O apêndice 4 passa a ser o apêndice 2 e a referência que lhe é feita na lista de anexos é alterada em conformidade;
 - e) No apêndice 2, é aditado o seguinte ponto 6.5:
 - «6.5. Luz de circulação diurna: sim/não (*)».
- 6) O anexo V é alterado do seguinte modo:
- a) É aditado o seguinte ponto 2.5:
 - «2.5. Luz de circulação diurna»;
 - b) O ponto 6.1.11 passa a ter a seguinte redação:
 - «6.1.11. Outros requisitos:
 - As luzes de estrada de veículos que tendem a inclinar-se nas curvas podem ser equipadas com um sistema de regulação da inclinação horizontal (HIAS), tal como definido no ponto 2.25 do Regulamento n.º 53 da UNECE, desde que sejam cumpridos todos os requisitos pertinentes desse regulamento aplicáveis aos HIAS;
 - O valor cumulado da intensidade máxima de todas as luzes de estrada suscetíveis de serem acionadas simultaneamente não deve exceder 430 000 cd, o que corresponde a um valor de referência de 100.»;
 - c) São aditados os seguintes pontos 6.13 a 6.13.7:
 - «6.13. Luz de circulação diurna
 - 6.13.1. Número:
 - uma ou duas, no caso de veículos com uma largura global não superior a 1 300 mm,
 - duas, no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm;
 - 6.13.2. Disposição:
 - Sem requisitos específicos.
 - 6.13.3. Posição:
 - 6.13.3.1. em largura:
 - uma luz de circulação diurna única e independente pode ser montada acima, abaixo ou ao lado de outra luz da frente. Se as luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de circulação diurna deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo;
 - uma luz de circulação diurna única e independente incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo a que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente, montada ao lado da luz de circulação diurna, o centro de referência das duas luzes deve ser simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo;
 - duas luzes de circulação diurna, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo tal que os respetivos centros de referência sejam simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo;
 - as arestas internas das superfícies de saída da luz devem estar a uma distância de, pelo menos, 500 mm no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm.
 - 6.13.3.2. em altura:
 - 250 mm, no mínimo, e 1 500 mm, no máximo, acima do solo.
 - 6.13.3.3. em comprimento:
 - à frente do veículo. Este requisito é considerado cumprido se a luz emitida não causar incómodo ao condutor, nem direta nem indiretamente por intermédio de espelhos retrovisores e/ou outras superfícies refletoras do veículo.

6.13.3.4. Distância:

- se a distância entre a luz indicadora de mudança de direção da frente e a luz de circulação diurna for igual ou inferior a 40 mm, as ligações elétricas das luzes de circulação diurna do lado pertinente do veículo deve ser de molde a que:
 - esteja desligada ou
 - a sua intensidade luminosa esteja reduzida a um nível não superior a 140 cd
- durante todo este período (tanto no ciclo ligado como desligado) de ativação da luz indicadora de mudança de direção da frente.

6.13.4. Visibilidade geométrica:

- $\alpha = 10^\circ$ para cima e 10° para baixo;
- $\beta = 20^\circ$ para a esquerda e a para a direita, se houver uma única luz de circulação diurna;
- $\beta = 20^\circ$ para o exterior e 20° para o interior, se houver duas luzes de circulação diurna.

6.13.5. Orientação:

- Para a frente; pode rodar em função do ângulo de viragem de um guiador.

6.13.6. Ligações elétricas:

- Todas as luzes de circulação diurna devem acender-se quando o comutador principal de controlo for ativado; todavia, podem permanecer desligadas nas seguintes condições:
 - o comando da transmissão automática está na posição de estacionamento,
 - o travão de mão está ativado ou
 - antes de o veículo ser posto em marcha pela primeira vez, depois de cada ativação manual do comutador principal de controlo e sistema de propulsão do veículo;
- As luzes de circulação diurna podem ser desativadas manualmente; No entanto, isto só deve ser possível a uma velocidade não superior a 10 km/h. As luzes devem ser automaticamente reativadas quando a velocidade ultrapassar 10 km/h ou quando o veículo tiver percorrido mais de 100 metros;
- As luzes de circulação diurna ser desativadas automaticamente sempre que:
 - o veículo for desligado por meio do comutador principal de controlo,
 - as luzes de nevoeiro da frente estiverem ativadas,
 - os faróis estejam ligados, exceto quando forem utilizados para produzir sinais avisadores luminosos intermitentes a pequenos intervalos e
- em condições de iluminação ambiente inferior a 1 000 lux, se a velocidade indicada no velocímetro do veículo for ainda claramente legível (por exemplo, quando a iluminação do velocímetro está sempre ligada) e o veículo não estiver equipado com um avisador verde não intermitente em conformidade com o ponto 6.5.9 ou com um avisador de acionamento verde específico para a luz de circulação diurna e identificado pelo símbolo adequado. Nesse caso, as luzes de cruzamento e os dispositivos de iluminação exigidos no ponto 11 do anexo I, secção B, devem ser ativados automática e simultaneamente no período de dois segundos seguintes à queda do nível de iluminação ambiente para um valor inferior a 1 000 lux. Se, posteriormente, as condições de iluminação ambiente atingirem um nível de pelo menos 7 000 lux, as luzes de circulação diurna devem ser automaticamente reativadas, ao passo que as luzes de cruzamento e os dispositivos de iluminação exigidos no anexo I, secção B, ponto 11, devem ser desativados em simultâneo num período de cinco a 300 segundos (ou seja, é necessário que as luzes se liguem de modo completamente automático se o condutor não tiver indicações visíveis e estímulos para ativar a iluminação normal quando está escuro).

6.13.7. Avisador de acionamento:

- (facultativo);

d) No apêndice 4, é aditado o seguinte ponto 6.5:

«6.5. Luz de circulação diurna: sim/não (*);»;

7) O anexo VI é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2.4 passa a ter a seguinte redação:

«2.5. Luz de circulação diurna;»;

b) O ponto 6.1.11 passa a ter a seguinte redação:

«6.1.11. Outros requisitos:

- As luzes de estrada de veículos que tendem a inclinar-se nas curvas podem ser equipadas com um sistema de regulação da inclinação horizontal (HIAS), tal como definido no ponto 2.25 do Regulamento n.º 53 da UNECE, desde que sejam cumpridos todos os requisitos pertinentes desse regulamento aplicáveis aos HIAS;
- O valor cumulado da intensidade máxima de todas as luzes de estrada suscetíveis de serem acionadas simultaneamente não deve exceder 430 000 cd, o que corresponde a um valor de referência de 100.»;

c) O ponto 6.2.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.2.3.1. em largura:

- uma única luz de estrada independente pode ser montada acima ou abaixo ou ao lado de outra luz da frente. Se luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de estrada deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- uma luz de cruzamento independente incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo tal que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente, montada ao lado da luz de cruzamento, os centros de referência das duas luzes devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- duas luzes de cruzamento, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo tal que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- no caso de haver duas luzes de cruzamento, a distância lateral entre as arestas exteriores das superfícies iluminantes das duas luzes de presença da frente mais exteriores e as extremidades da largura total do veículo não deve exceder 400 mm.»;

d) O ponto 6.2.11. passa a ter a seguinte redação:

«6.2.11. Outros requisitos:

- As luzes de cruzamento de veículos que tendem a inclinar-se nas curvas podem ser equipadas com um sistema de regulação da inclinação horizontal (HIAS), tal como definido no ponto 2.25 do Regulamento n.º 53 da UNECE, desde que sejam cumpridos todos os requisitos pertinentes desse regulamento aplicáveis aos HIAS;
- As luzes de cruzamento com uma superfície de saída de luz cujo ponto mais baixo se encontra a, no máximo, 0,8 m do solo devem ser reguladas para um ângulo de inclinação inicial entre -1,0 % e -1,5 %. O valor exato pode ser declarado pelo fabricante;
- As luzes de cruzamento com uma superfície de saída de luz cujo ponto mais baixo se situa entre 0,8 m e 1,0 m do solo devem ser reguladas para um ângulo de inclinação inicial entre -1,0 % e -2,0 %. O valor exato pode ser declarado pelo fabricante;
- As luzes de cruzamento com uma superfície de saída de luz cujo ponto mais baixo se encontra a, no máximo, 1,0 m do solo devem ser reguladas para um ângulo de inclinação inicial entre -1,5 % e -2,0 %. O valor exato pode ser declarado pelo fabricante;
- No caso de luzes de cruzamento com uma fonte luminosa cujo fluxo luminoso objetivo não exceda 2 000 lúmenes e uma inclinação inicial entre -1,0 % e 1,5 %, a inclinação vertical deve manter-se entre -0,5 % e -2,5 % para todas as condições de carga. A inclinação vertical deve manter-se entre -1,0 % e -3,0 % se a inclinação inicial for fixada entre -1,5 % e 2,0 %. Um dispositivo externo de regulação pode ser utilizado para cumprir os requisitos, desde que não sejam necessárias outras ferramentas para além das fornecidas com o veículo;
- No caso de luzes de cruzamento com uma fonte luminosa cujo fluxo luminoso objetivo excede 2 000 lúmenes e uma inclinação inicial entre -1,0 % e -1,5 %, a inclinação vertical deve manter-se entre -0,5 % e -2,5 % para todas as condições de carga. A inclinação vertical deve manter-se entre -1,0 % e -3,0 % se a inclinação inicial for fixada entre -1,5 % e 2,0 %. Pode ser utilizado um dispositivo de nivelamento do farol para cumprir os requisitos do presente ponto, desde que o seu funcionamento seja totalmente automático e o seu tempo de resposta inferior a 30 segundos.»;

e) É aditado o seguinte ponto 6.2.11.1:

«6.2.11.1. Condições de ensaio:

- Os requisitos de inclinação referidos no ponto 6.2.11. devem ser verificados como segue:
 - veículo cuja massa está em ordem de marcha e com uma massa de 75 kg a simular o condutor,
 - veículo em carga em ordem de marcha, com a massa distribuída de modo a atingir a carga máxima por eixo, tal como declarado pelo fabricante para esta condição de carga,
 - veículo com uma massa de 75 kg a simular o condutor e com carga adicional de modo a atingir a carga máxima admissível para o eixo traseiro, tal como declarado pelo fabricante; No entanto, a carga do eixo dianteiro deve, neste caso, ser a mais baixa possível;
 - antes de qualquer medição, o veículo deve ser agitado três vezes e em seguida deslocado para a frente e para trás, por, no mínimo, uma rotação completa da roda.»;

f) O ponto 6.4.1. passa a ter a seguinte redação:

«6.4.1. Número:

- uma ou duas, no caso de veículos com uma largura global não superior a 1 300 mm,
- duas, no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm,
- uma luz de travagem da categoria S3 ou S4 (ou seja, luz de travagem montada na parte superior central) pode ser montada, desde que se cumpram todos os requisitos pertinentes do Regulamento UNECE n.º 48, aplicáveis à instalação de tais luzes de travagem para veículos da categoria M1.».

g) O ponto 6.5.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.5.3.1. em largura:

- uma luz de presença da frente única e independente pode ser montada acima ou abaixo ou ao lado de outra luz da frente. Se as luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de presença da frente deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- uma luz de presença da frente única e independente incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente, montada ao lado da luz de presença da frente, o centro de referência das duas luzes deve ser simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- duas luzes de presença da frente, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo tal que os respetivos centros de referência sejam simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- no caso de haver duas luzes de presença da frente, a distância lateral entre as arestas exteriores das superfícies de saída de luz e as extremidades da largura total do veículo não deve exceder 400 mm.»;

h) O ponto 6.6.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.6.3.1. em largura:

- uma única luz de presença da retaguarda deve ser instalada no veículo de modo a que o centro de referência da luz de presença da retaguarda esteja situado no plano longitudinal médio do veículo,
- duas luzes de presença da retaguarda devem ser instaladas no veículo de modo a que os centros de referência das luzes de presença da retaguarda sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- no caso de veículos com duas rodas traseiras e uma largura total superior a 1 300 mm, a distância lateral entre arestas exteriores das superfícies de saída de luz e as extremidades da largura total do veículo não deve ser superior a 400 mm.»;

i) O ponto 6.12.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.12.3.1. em largura:

- se houver um único retrorrefletor da retaguarda, este deve ser instalado no veículo de modo a que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo,
- se houver dois retrorrefletores da retaguarda, estes devem ser instalados no veículo de modo a que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio,
- no caso de haver dois retrorrefletores, a distância lateral entre as arestas exteriores das superfícies de saída de luz e as extremidades da largura total do veículo não deve exceder 400 mm.»;

j) São aditados os seguintes pontos 6.14 a 6.14.7:

«6.14. Luz de circulação diurna:

6.14.1. Número:

- uma ou duas, no caso de veículos com uma largura global não superior a 1 300 mm,
- duas, no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm;

6.14.2. Montagem:

- Sem requisitos específicos.

6.14.3. Posição:

6.14.3.1. em largura:

- uma luz de circulação diurna única e independente pode ser montada acima, abaixo ou ao lado de outra luz da frente. Se as luzes estiverem dispostas uma acima da outra, o centro de referência da luz de circulação diurna deve estar situado no plano longitudinal médio do veículo; se estiverem uma ao lado da outra, os respetivos centros de referência devem ser simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- uma luz de circulação diurna única e independente incorporada mutuamente com outra luz da frente deve ser montada de modo a que o seu centro de referência esteja situado no plano longitudinal médio do veículo. Todavia, se o veículo estiver equipado com outra luz da frente, montada ao lado da luz de circulação diurna, o centro de referência das duas luzes deve ser simétrico em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- duas luzes de circulação diurna, das quais uma ou as duas incorporadas mutuamente com outra luz da frente, devem ser montadas de modo a que os respetivos centros de referência sejam simétricos em relação ao plano longitudinal médio do veículo,
- as arestas internas das superfícies de saída da luz devem estar a uma distância de, pelo menos, 500 mm no caso de veículos com uma largura total superior a 1 300 mm.

6.14.3.2. em altura:

- 250 mm, no mínimo, e 1 500 mm, no máximo, acima do solo.

6.14.3.3. em comprimento:

- à frente do veículo. Este requisito é considerado cumprido se a luz emitida não causar incómodo ao condutor, nem direta nem indiretamente por intermédio de espelhos retrovisores e/ou outras superfícies refletoras do veículo.

6.14.3.4. Distância:

- se a distância entre a luz indicadora de mudança de direção da frente e a luz de circulação diurna for igual ou inferior a 40 mm, as ligações elétricas das luzes de circulação diurna do lado pertinente do veículo devem ser de molde a que:
 - esteja desligada ou
 - a sua intensidade luminosa esteja reduzida a um nível não superior a 140 cddurante todo este período (tanto no ciclo ligado como desligado) de ativação da luz indicadora de mudança de direção da frente.

6.14.4. Visibilidade geométrica:

- $\alpha = 10^\circ$ para cima e 10° para baixo;
- $\beta = 20^\circ$ para a esquerda e para a direita, se houver uma única luz de circulação diurna;
- $\beta = 20^\circ$ para o exterior e 20° para o interior, se houver duas luzes de circulação diurna.

6.14.5. Orientação:

- Para a frente; pode rodar em função do ângulo de viragem de um guiador.

6.14.6. Ligações elétricas:

- Todas as luzes de circulação diurna devem acender-se quando o comutador principal de controlo for ativado; todavia, podem permanecer desligadas nas seguintes condições:
 - o comando da transmissão automática está na posição de estacionamento,

- o travão de mão está ativado ou
- antes de o veículo ser posto em marcha pela primeira vez, depois de cada ativação manual do comutador principal de controlo e do sistema de propulsão do veículo;
- As luzes de circulação diurna podem ser desativadas manualmente. No entanto, isto só deve ser possível a uma velocidade não superior a 10 km/h. As luzes devem ser automaticamente reativadas quando a velocidade ultrapassar 10 km/h ou quando o veículo tiver percorrido mais de 100 metros;
- As luzes de circulação diurna ser desativadas automaticamente sempre que:
 - o veículo for desligado por meio do comutador principal de controlo,
 - as luzes de nevoeiro da frente estiverem ativadas,
 - os faróis estejam ligados, exceto quando forem utilizados para produzir sinais avisadores luminosos intermitentes a pequenos intervalos, bem como
 - em condições de iluminação ambiente inferior a 1 000 lux, se a velocidade indicada no velocímetro do veículo for ainda claramente legível (por ex., quando a iluminação do velocímetro está sempre ligada) e o veículo não estiver equipado com um avisador verde não intermitente em conformidade com o ponto 6.5.9 ou com um avisador de acionamento verde específico para a luz de circulação diurna e identificado pelo símbolo adequado. Nesse caso, as luzes de cruzamento e os dispositivos de iluminação exigidos no anexo I, secção B, ponto 11, devem ser ativados automática e simultaneamente no período de dois segundos seguintes à queda do nível de iluminação ambiente para um valor inferior a 1 000 lux. Se, posteriormente, as condições de iluminação ambiente atingirem um nível de, pelo menos 7 000 lux as luzes de circulação diurna devem ser automaticamente reativadas, ao passo que as luzes de cruzamento e os dispositivos de iluminação exigidos no anexo I, secção B, ponto 11, devem ser desativados em simultâneo num período de cinco a 300 segundos (ou seja, é necessário que as luzes se liguem de modo completamente automático se o condutor não tiver indicações visíveis e estímulos para ativar a iluminação normal quando está escuro).

6.14.7. Avisador de acionamento:

- facultativo»;

k) No apêndice 4, o ponto 6.5 passa a ter a seguinte redação:

«6.5. Luz de circulação diurna: sim/não (*)».

DECISÕES

DECISÃO 2013/725/PESC DO CONSELHO

de 9 de dezembro de 2013

que altera e prorroga a Decisão 2012/173/PESC relativa à ativação do Centro de Operações da UE para as missões e a operação da Política Comum de Segurança e Defesa no Corno de África

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 42.º, n.º 4, e o artigo 43.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 16 de julho de 2012, o Conselho adotou a Decisão 2012/389/PESC ⁽¹⁾ sobre a Missão da União Europeia de Reforço das Capacidades Navais Regionais no Corno de África (EUCAP Nestor).
- (2) Em 8 de outubro de 2013, o Comité Político e de Segurança (CPS) decidiu que o mandato do Centro de Operações da UE para as missões e a operação da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) no Corno de África deveria ser prorrogado por um período de 12 meses.
- (3) A Decisão 2012/173/PESC do Conselho ⁽²⁾ deverá ser, pois, alterada e prorrogada em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão 2012/173/PESC é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 1.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O Centro de Operações da UE deve ser ativado para apoiar as missões e a operação da PCSD no Corno de África, a saber, a Operação Atalanta, a EUTM Somália e a EUCAP Nestor.»

- ⁽¹⁾ Decisão 2012/389/PESC do Conselho, de 16 de julho de 2012, sobre a Missão da União Europeia de Reforço das Capacidades Navais Regionais no Corno de África (EUCAP NESTOR) (JO L 187 de 17.7.2012, p. 40).
- ⁽²⁾ Decisão 2012/173/PESC do Conselho, de 23 de março de 2012, relativa à ativação do Centro de Operações da UE para as missões e a operação da Política Comum de Segurança e Defesa no Corno de África (JO L 89 de 27.3.2012, p. 66).

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Prestar apoio direto ao Comandante das Operações Civis no planeamento operacional e na condução da EUCAP Nestor, recorrendo às suas qualificações militares e à sua experiência especializada em matéria de planeamento;»

b) No n.º 2, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Facilitar a coordenação e melhorar as sinergias entre a Operação Atalanta, a EUTM Somália e a EUCAP Nestor, no contexto da estratégia para o Corno de África e em articulação com o Representante Especial da União Europeia (REUE) para o Corno de África.»

3) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O Capitão (de Mar e Guerra) Ad VAN DER LINDE é nomeado Chefe do Centro de Operações da UE por um período de dois anos.»

b) É inserido o seguinte número:

«1-A. O Conselho autoriza o CPS, nos termos do artigo 38.º do TUE, a tomar decisões relativas à nomeação dos subsequentes chefes do Centro de Operações da UE.»

4) No artigo 9.º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A presente decisão é aplicável de 23 de março de 2012 a 22 de março de 2015.»

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 9 de dezembro de 2013.

Pelo Conselho
A Presidente
A. PABEDINSKIENĖ

DECISÃO 2013/726/PESC DO CONSELHO**de 9 de dezembro de 2013****relativa ao apoio à Resolução 2118 (2013) do CSNU e à Decisão EC-M-33/Dec 1 do Conselho Executivo da OPAQ no âmbito da execução da Estratégia da EU contra a Proliferação de Armas de Destruição Maciça**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 26.º, n.º 2, e o artigo 31.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 27 de setembro de 2013, o Conselho Executivo da Organização para a Proibição de Armas Químicas (OPAQ) adotou, durante a sua sessão EC-M-33, a «Decisão sobre a Destruição das Armas Químicas Sírias».
- (2) Em 27 de setembro de 2013, o Conselho de Segurança das Nações Unidas adotou a Resolução 2118 (2013), em que apoia a Decisão do Conselho Executivo da OPAQ e se mostra profundamente indignado com a utilização de armas químicas no dia 21 de agosto de 2013, em Rif-Damasco, conforme constatado pela Missão da ONU no seu relatório, condena a morte de civis daí resultante, afirma que a utilização de armas químicas constitui uma grave violação do direito internacional e salienta que os responsáveis por essa utilização devem responder pelos seus atos; salienta ainda que a única solução para a atual crise na República Árabe Síria passa por um processo político inclusivo e liderado pelos Sírios, baseado no Comunicado de Genebra de 30 de junho de 2012, e destaca a necessidade de convocar o mais rapidamente possível a conferência internacional sobre a Síria.
- (3) Por meio de uma declaração, o Governo da República Árabe Síria reconheceu a existência de um programa de armas químicas em grande escala e de quantidades consideráveis de armas químicas, incluindo componentes químicos tóxicos perigosos dessas armas, que levantam sérios problemas de não proliferação, desarmamento e segurança.
- (4) Na sequência da adesão da República Árabe Síria à Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção, Armazenagem e Utilização de Armas Químicas e sobre a sua Destruição («Convenção sobre as Armas Químicas» ou CWC), que produz efeitos desde 14 de outubro de 2013, a OPAQ ficou responsável por verificar o cumprimento pela Síria da CWC e dos termos das decisões pertinentes do Conselho Executivo da OPAQ e, enquanto

parte da Missão Conjunta, por supervisionar o cumprimento dos termos das resoluções pertinentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

- (5) Em 16 de outubro de 2013, o Diretor-Geral da OPAQ recordou aos Estados Partes na CWC (nota S/1132/2013) que, na sua decisão sobre a «Destruição das Armas Químicas Sírias» (EC-M-33/DEC.1), o Conselho Executivo decidiu, *inter alia*, «ponderar urgentemente os mecanismos de financiamento para as atividades empreendidas pelo Secretariado no que respeita à República Árabe Síria, e solicitar a todos os Estados Partes que estejam em condições de o fazer que efetuem contribuições voluntárias para as atividades realizadas no âmbito da execução desta decisão». Na mesma nota, foi lançado um apelo «a todos os Estados Partes para que ponderem a possibilidade de dar a sua própria contribuição voluntária, seja qual for o montante, para o Fundo Fiduciário para a Síria, a fim de ajudar a enfrentar aquilo que é talvez um dos desafios mais temíveis de toda a história da Organização». O Fundo Fiduciário pode também aceitar contribuições de outras fontes, incluindo organizações não governamentais, instituições, ou doadores privados.
- (6) Nas suas Conclusões de 21 de outubro de 2013, o Conselho da União Europeia saudou a Decisão do Conselho Executivo da OPAQ e a Resolução 2118 do CSNU, tendo reiterado a disponibilidade da União para ponderar a hipótese de um apoio.
- (7) Em 12 de dezembro de 2003, o Conselho Europeu adotou a Estratégia da UE contra a Proliferação de Armas de Destruição Maciça («Estratégia»), que contém, no Capítulo III, uma lista de medidas de luta contra essa proliferação, a serem adotadas tanto na União como em países terceiros.
- (8) A Estratégia salienta o papel decisivo da CWC e da OPAQ na criação de um mundo livre de armas químicas.
- (9) A União tem vindo a aplicar ativamente a Estratégia e a pôr em prática as medidas enunciadas no seu Capítulo III, em especial mediante a atribuição de recursos financeiros destinados a apoiar projetos específicos conduzidos por instituições multilaterais, como a OPAQ. Assim, o Conselho adotou em 23 de março de 2012 a Decisão 2012/166/PESC⁽¹⁾ relativa ao apoio às atividades da OPAQ.

⁽¹⁾ Decisão 2012/166/PESC do Conselho, de 23 de março de 2012, relativa ao apoio às atividades da Organização para a Proibição das Armas Químicas (OPAQ) no âmbito da execução da Estratégia da União Europeia contra a Proliferação de Armas de Destruição Maciça (JO L 87 de 24.3.2012, p. 49).

- (10) Em 21 de novembro de 2013, o Diretor-Geral da OPAQ dirigiu à União um pedido de contribuição para o Fundo Fiduciário para a Síria.
- (11) A execução técnica da presente decisão deverá ser confiada à OPAQ. Os projetos apoiados pela União podem apenas ser financiados através de contribuições voluntárias para o Fundo Fiduciário da OPAQ. As contribuições que a União vai efetuar serão de grande utilidade, permitindo à OPAQ desempenhar as atribuições indicadas nas pertinentes decisões do Conselho Executivo da OPAQ de 27 de setembro e de 15 de novembro de 2013 e na Resolução 2118 do CSNU de 27 de setembro de 2013.
- (12) A supervisão da correta aplicação da contribuição financeira da União deverá ser confiada à Comissão,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A União apoia as atividades da OPAQ contribuindo para os custos associados à inspeção e verificação da destruição das armas químicas sírias, bem como para os custos associados às atividades que complementam as tarefas essenciais atribuídas por mandato, em apoio à Resolução 2118 (2013) do CSNU e à Decisão do Conselho Executivo da OPAQ de 27 de setembro de 2013 sobre a Destruição das Armas Químicas Sírias e às subsequentes resoluções e decisões conexas.
2. O projeto apoiado pela presente decisão do Conselho tem por objeto proporcionar produtos destinados à perceção da situação e relacionados com a segurança da Missão Conjunta OPAQ-ONU, incluindo o estado da rede rodoviária, mediante o fornecimento à OPAQ de imagens de satélite e produtos de informação conexos do Centro de Satélites da UE (EU SATCEN).

Consta do anexo uma descrição pormenorizada do projeto.

Artigo 2.º

1. O Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança (AR) é responsável pela execução da presente decisão.
2. A execução técnica das atividades a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, é confiada à OPAQ. Essa atribuição é desempenhada sob a responsabilidade do AR. Para o efeito, o AR estabelece com a OPAQ os acordos necessários.

Artigo 3.º

1. O montante de referência financeira para a execução dos projetos a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, é de 2 311 842 EUR.
2. As despesas financiadas pelo montante fixado no n.º 1 são geridas de harmonia com os procedimentos e regras aplicáveis ao orçamento da União.
3. A Comissão supervisiona a correta gestão das despesas referidas no n.º 1. Para o efeito, a Comissão celebra uma convenção de financiamento com a OPAQ. A convenção de financiamento deve estipular que compete à OPAQ garantir que a contribuição da União tenha uma visibilidade consentânea com a sua dimensão.
4. A Comissão procura celebrar a convenção de financiamento a que se refere o n.º 3 o mais rapidamente possível após a entrada em vigor da presente decisão. A Comissão informa o Conselho sobre as eventuais dificuldades encontradas nesse processo e sobre a data de celebração da convenção de financiamento.

Artigo 4.º

1. O AR informa o Conselho acerca da execução da presente decisão com base em relatórios periódicos elaborados pela OPAQ. Esses relatórios constituem a base para a avaliação efetuada pelo Conselho.
2. A Comissão presta ao Conselho informação sobre os aspetos financeiros da execução do projeto a que se refere o artigo 1.º, n.º 2.

Artigo 5.º

1. A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.
2. A presente decisão caduca 12 meses após a data de celebração da convenção de financiamento entre a Comissão e a OPAQ a que se refere o artigo 3.º, n.º 3, ou em 10 de junho de 2014 se não tiver sido celebrada uma convenção de financiamento antes dessa data.

Feito em Bruxelas, em 9 de dezembro de 2013.

Pelo Conselho
A Presidente
A. PABEDINSKIENĖ

ANEXO

APOIO DA UNIÃO EUROPEIA À RESOLUÇÃO 2118 (2013) DO CSNU E À DECISÃO EC-M-33/DEC.1 DO CONSELHO EXECUTIVO DA OPAQ, NO ÂMBITO DA EXECUÇÃO DA ESTRATÉGIA DA EU CONTRA A PROLIFERAÇÃO DE ARMAS DE DESTRUIÇÃO MACIÇA**Projeto: Fornecimento de imagens de satélite para apoiar a OPAQ no âmbito da Missão Conjunta OPAQ-ONU***Objetivo:*

Apoiar a OPAQ, no âmbito da Missão Conjunta OPAQ-ONU, no desempenho das suas atribuições no âmbito das pertinentes resoluções do CSNU e decisões do Conselho Executivo da OPAQ e nos termos da Convenção sobre as Armas Químicas.

Resultados:

Avaliação do estado da rede rodoviária, nomeadamente identificação dos bloqueios de estradas e das dificuldades de circulação rodoviária; reforço da perceção da situação no terreno no que se refere à segurança da Missão Conjunta OPAQ-ONU enviada para a Síria e aos lugares que devem ser visitados/inspecionados.

Atividades:

O apoio à OPAQ consistirá no fornecimento de até 5 produtos de imagens de satélite do Centro de Satélites da UE (EU SATCEN) por semana, durante um período compreendido entre a assinatura do contrato e 31 de dezembro de 2014.

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO**de 6 de dezembro de 2013****que estabelece um formato para a notificação das informações relativas à aprovação e às revisões substanciais dos planos de gestão de resíduos e dos programas de prevenção de resíduos***[notificada com o número C(2013) 8641]***(Texto relevante para efeitos do EEE)****(2013/727/UE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 33.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 28.º da Diretiva 2008/98/CE, os Estados-Membros devem assegurar a elaboração pelas suas autoridades competentes de um ou mais planos de gestão de resíduos que abranjam todo o território geográfico do Estado-Membro em causa.
- (2) Além disso, os Estados-Membros devem estabelecer, o mais tardar em 12 de dezembro de 2013, programas de prevenção de resíduos em conformidade com o artigo 29.º da Diretiva 2008/98/CE.
- (3) A fim de facilitar a comunicação à Comissão das informações relativas à aprovação e às revisões substanciais destes planos e programas, deve ser adotado o formato para a notificação das referidas informações.

- (4) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité estabelecido no artigo 39.º da Diretiva 2008/98/CE,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os Estados-Membros devem utilizar os formatos previstos nos anexos I e II da presente decisão para notificar à Comissão as informações relativas à aprovação e às revisões substanciais dos planos de gestão de resíduos e dos programas de prevenção de resíduos a que se referem os artigos 28.º e 29.º da Diretiva 2008/98/CE.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 6 de dezembro de 2013.

Pela Comissão
Janez POTOČNIK
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 312 de 22.11.2008, p. 3.

ANEXO I

FORMATO PARA A NOTIFICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS À APROVAÇÃO E ÀS REVISÕES SUBSTANCIAIS DOS PLANOS DE GESTÃO DE RESÍDUOS

Designação do plano:

.....

Órgão administrativo (nome, endereço, correio eletrónico e outros elementos de contacto, conforme necessário) responsável pela aprovação/revisão do plano:

.....

Ligação eletrónica a um sítio *web* acessível ao público sobre o plano:

.....

Órgão administrativo (nome, endereço, correio eletrónico e outros elementos de contacto, conforme necessário) encarregado de coordenar as informações fornecidas neste formulário:

.....

Clicar a caixa aplicável:

- Aprovação de um novo plano de gestão de resíduos
- Revisão substancial de um plano de gestão de resíduos

(Importante: Indicar o(s) número(s) da(s) página(s) correspondente(s) do plano notificado e/ou do documento de referência para cada questão)

1. Informações gerais

1.1. Data da aprovação/revisão (mês/ano):

1.2. O plano abrange a totalidade do território português?

- Sim
- Não

Se respondeu não, indicar que partes do território não são abrangidas e quais as razões:

.....

1.3. Qual é o âmbito do plano de gestão de resíduos?

- Todos os fluxos de resíduos
- Resíduos sólidos urbanos
- Resíduos perigosos
- Fluxos de resíduos específicos. Especificar:

Se o plano não abranger todos os fluxos de resíduos, indicar os planos adicionais correspondentes:

.....

1.4. O plano cumpre os requisitos da Diretiva 2008/98/CE?

- Sim
- Não

Se respondeu não, indicar as razões:

.....

1.5. O plano foi elaborado em conformidade com a hierarquia de resíduos a que se refere o artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE?

- Sim
- Não

Se respondeu não, especificar os fluxos de resíduos para os quais o plano se afasta da hierarquia de resíduos e quais as razões desses desvios:

.....

1.6. O plano inclui um programa de prevenção de resíduos?

Sim

Não

O plano inclui um programa de prevenção de resíduos:

1.7. De que modo participaram as partes interessadas e autoridades relevantes, bem como o público em geral, na elaboração dos planos de gestão de resíduos e programas de prevenção de resíduos?

2. Informações sobre os sistemas de recolha e as instalações de tratamento de resíduos

2.1. O plano avalia a necessidade de novos sistemas de recolha e de grandes instalações de eliminação/valorização, bem como dos correspondentes investimentos?

Sim

Não

2.2. O plano fornece informações sobre a localização das futuras instalações de eliminação ou grandes instalações de valorização e os critérios para a escolha dessa localização?

Sim

Não

Se respondeu sim, indicar em que parte do plano figuram esses critérios:

3. Informações sobre objetivos em matéria de resíduos

3.1. As embalagens e os resíduos de embalagens são abrangidos pelo plano (artigo 14.º da Diretiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾)?

Sim

Não

3.2. O plano estabelece estratégias ou medidas para a implementação da redução dos resíduos biodegradáveis que serão depositados em aterros (artigo 5.º da Diretiva 1999/31/CE ⁽²⁾)?

Sim

Não

3.3. O plano contribui para o cumprimento dos objetivos de desvio de resíduos biodegradáveis da deposição em aterros?

Sim

Não

3.4. O plano avalia a utilidade e adequação de instrumentos económicos e outros, p. ex. os impostos sobre a deposição em aterros, ao tratar as questões relativas aos resíduos?

Sim

Não

Se respondeu sim, especificar quais os instrumentos económicos e as medidas conexas que foram incluídos no plano:

⁽¹⁾ JO L 365 de 31.12.1994, p. 10.

⁽²⁾ JO L 182 de 16.7.1999, p. 1.

ANEXO II

FORMATO PARA A NOTIFICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS À APROVAÇÃO E ÀS REVISÕES SUBSTANCIAIS DOS PROGRAMAS DE PREVENÇÃO DE RESÍDUOS

Designação do programa:

.....

Ligação eletrónica a um sítio *web* acessível ao público sobre o programa:

.....

Órgão administrativo (nome, endereço, correio eletrónico e outros elementos de contacto, conforme necessário) responsável pela aprovação/revisão do programa:

.....

Órgão administrativo (nome, endereço, correio eletrónico e outros elementos de contacto, conforme necessário) encarregado de coordenar as presentes respostas:

.....

Clicar a caixa aplicável:

Aprovação de um novo programa de prevenção de resíduos

Revisão substancial de um programa de prevenção de resíduos ⁽¹⁾

Em caso de notificação de uma revisão substancial de um programa de prevenção de resíduos, a que plano/programa se refere esta revisão?

Descreva resumidamente o âmbito e os principais elementos da revisão, indicando em que parte do programa de prevenção de resíduos podem ser encontrados os elementos revistos:

.....

(Importante: Indicar o(s) número(s) da(s) página(s) correspondente(s) do programa notificado e/ou do documento de referência para cada questão)

1. Informações gerais

1.1. Data da aprovação/revisão (mês/ano):

1.2. O programa abrange a totalidade do território português?

Sim

Não

Se respondeu não, indicar que partes do território não são abrangidas e quais as razões:

.....

1.3. O programa está integrado num plano de gestão de resíduos?

Sim

Não

Se respondeu sim, especificar o(s) plano(s) de gestão de resíduos:

.....

⁽¹⁾ Aplicável apenas se já tiver sido notificado à Comissão um programa de prevenção de resíduos.

1.4. O programa está incluído noutros programa(s) de política ambiental?

Sim

Não

Se respondeu sim, especificar o(s) programa(s):

.....

2. Informações sobre prevenção de resíduos

2.1. O programa descreve as medidas de prevenção existentes?

Sim

Não

2.2. O programa estabelece objetivos de prevenção de resíduos?

Sim

Não

2.3. Em que medida os objetivos e medidas visam dissociar o crescimento económico dos impactos ambientais da geração de resíduos?

.....

2.4. O programa especifica parâmetros de referência quantitativos e/ou qualitativos para as medidas de prevenção de resíduos adotadas?

Sim

Não

Se respondeu sim, indicar se são qualitativos e/ou quantitativos e o(s) número(s) da(s) página(s) correspondente(s):

.....

2.5. O programa determina objetivos e indicadores qualitativos e/ou quantitativos específicos?

Sim

Não

Se respondeu sim, indicar se são qualitativos e/ou quantitativos e o(s) número(s) da(s) página(s) correspondente(s):

.....

EUR-Lex (<http://new.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