

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 7/2001

Viagem do Presidente da República à Holanda

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *b*) do artigo 163.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, dar assentimento à viagem de carácter oficial de S. Ex.^a o Presidente da República à Holanda nos dias 26 e 27 do corrente mês.

Aprovada em 24 de Janeiro de 2001.

O Presidente da Assembleia da República, *António de Almeida Santos*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 26/2001

de 1 de Fevereiro

Com a emissão do presente diploma transpõe-se para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 1999/102/CE, da Comissão, de 15 de Dezembro, que vem adaptar ao progresso técnico a Directiva n.º 70/220/CEE no que respeita às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos automóveis.

Encontrando-se esta matéria regulada pelo Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, que transpôs para a ordem jurídica nacional as Directivas n.ºs 98/69/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro, e 98/77/CE, da Comissão, de 2 de Outubro, importa proceder à alteração de algumas disposições deste Regulamento, harmonizando, assim, as normas de direito interno com as disposições comunitárias.

Assim, são introduzidas alterações ao Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, visando, designadamente, a clarificação das disposições relativas à desactivação da monitorização das falhas de ignição do motor em determinadas condições de funcionamento, ao armazenamento da distância percorrida pelo veículo enquanto estiver indicada uma anomalia ao condutor através do indicador de anomalias, à utilização dos conjuntos de códigos de anomalia P_1 e P_0 da norma ISO 15031-6 e ao conector de diagnóstico.

Clarificam-se, ainda, as normas referentes à capacidade do sistema OBD para executar o controlo lógico bidireccional, à expressão dos limiares do sistema de diagnóstico de bordo OBD com duas casas decimais, bem como os requisitos do OBD em relação à prevenção da manipulação abusiva.

Procede-se, ainda, à revisão das disposições relativas à monitorização das falhas de ignição, sob condições susceptíveis de causarem danos aos catalisadores, reduzindo a possibilidade de falsas indicações de anomalias.

Neste âmbito, possibilita-se, também, a monitorização do volume parcial de um catalisador e a utilização da ligação melhorada de comunicações entre o equipamento de bordo e o equipamento externo, fornecida pela rede da zona do controlador.

Finalmente, introduzem-se no referido Regulamento normas que vêm permitir, nomeadamente, a homologação dos veículos com sistemas OBD que contenham um número limitado de pequenas deficiências verificadas aquando ou antes da homologação, ainda que detectadas com o veículo já em circulação.

Assim:

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

Artigo 1.º

Os artigos 6.º, 24.º, 175.º, 176.º, 178.º, 179.º, 180.º, 181.º, 182.º, 184.º e 185.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

Segurança dos sistemas electrónicos

1 —

a)

b)

c) Os códigos ou parâmetros de funcionamento reprogramáveis devem ser resistentes a qualquer intervenção abusiva e permitir um nível de protecção, pelo menos, idêntico ao disposto na norma ISO DIS 15031-7, de Outubro de 1998 (SAE J2186, de Outubro de 1996), desde que a confirmação mútua de segurança seja efectuada utilizando os protocolos e o conector de diagnóstico prescritos no n.º 6.5 do anexo 24.º do presente Regulamento;

d)

2 —

3 —

4 —

5 — Os fabricantes que utilizem sistemas informáticos de codificação programáveis, nomeadamente memórias de leitura programáveis que possam ser apagadas electricamente (EEPROM), devem impedir a sua reprogramação não autorizada, adoptando estratégias reforçadas de protecção e elementos de protecção dos dados registados que requeiram o acesso electrónico a um computador externo na posse do fabricante.

6 — Os métodos que forneçam um nível adequado de protecção contra intervenções abusivas devem ser aprovados pela Direcção-Geral de Viação.

Artigo 24.º

Sistemas de diagnóstico a bordo para automóveis

1 —

2 — Os veículos da categoria M_1 , excepto os de massa máxima superior a 2500 kg e os veículos da classe I da categoria N_1 , equipados com motor de ignição comandada devem, a partir de 1 de Janeiro de 2000, para novos modelos, e de 1 de Janeiro de 2001, para todos os modelos, encontrar-se munidos de um sistema de diagnóstico a bordo OBD para o controlo das emissões, de acordo com o capítulo IX do presente Regulamento.

3 — A partir de 1 de Janeiro de 2001, no que respeita aos novos modelos, e de 1 de Janeiro de 2002, no que respeita a todos os modelos, os veículos das classes II

e III da categoria N₁ e os veículos da categoria M₁ de massa máxima superior a 2500 kg devem ser equipados com um sistema OBD para o controlo das emissões, de acordo com o capítulo IX do presente Regulamento.

4 — Os veículos da categoria M₁ equipados com motor de ignição por compressão, com excepção dos veículos concebidos para transportar mais de seis ocupantes, incluindo o condutor, e dos veículos de massa máxima superior a 2500 kg, devem, a partir de 1 de Janeiro de 2003, para os novos modelos, e a partir de 1 de Janeiro de 2004, para todos os modelos, estar equipados com um sistema de diagnóstico a bordo OBD, para o controlo das emissões de acordo com o capítulo IX do presente Regulamento.

5 — Aos novos modelos de veículos com motor de ignição por compressão, equipados com um sistema OBD, que entrem em circulação antes das datas previstas no número anterior, é aplicável o disposto nos n.ºs 6.5.3 a 6.5.3.6 do anexo 24.º do presente Regulamento.

6 — A partir de 1 de Janeiro de 2005, no que respeita aos novos modelos, e de 1 de Janeiro de 2006, no que respeita a todos os modelos, os veículos da categoria M₁ não abrangidos pelo número anterior, com excepção dos equipados com motores de ignição por compressão e cuja massa máxima seja superior a 2500 kg, e ainda os veículos da classe I da categoria N₁ equipados com motor de ignição por compressão, devem estar munidos de um sistema de diagnóstico a bordo OBD, para o controlo das emissões de acordo com o capítulo IX do presente Regulamento.

7 — A partir de 1 de Janeiro de 2006, no que respeita aos novos modelos, e de 1 de Janeiro de 2007, no que respeita a todos os modelos, os veículos das classes II e III da categoria N₁, equipados com motor de ignição por compressão, e os veículos da categoria M₁, equipados com motores de ignição por compressão e cuja massa máxima não excede 2500 kg, devem estar munidos de um sistema de diagnóstico a bordo OBD para o controlo das emissões de acordo com o capítulo IX do presente Regulamento.

8 — Aos veículos com motor de ignição por compressão que entrem em circulação antes das datas previstas no presente artigo e que estejam equipados com um sistema OBD aplicar-se-á o disposto nos n.ºs 6.5.3 a 6.5.3.6 do anexo 24.º do presente Regulamento.

9 — Os veículos de outras categorias e os veículos das categorias M₁ e N₁ não previstos nos n.ºs 2 a 8 podem ser equipados com um sistema OBD, aplicando-se-lhes o disposto nos n.ºs 6.5.3 a 6.5.3.6 do anexo 24.º do presente Regulamento.

Artigo 175.º

Definições

1 — Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i)
- j)

- k)
- l)
- m)
- n)
- o)
- p)
- q)
- r)
- s)
- t)
- u) Informações para a reparação: as informações necessárias para diagnóstico, manutenção, inspecção, monitorização periódica ou reparação do veículo que os fabricantes forneçam aos seus representantes ou oficinas autorizadas, incluindo, se necessário, manuais de manutenção ou manuais técnicos, informações sobre o diagnóstico, nomeadamente valores teóricos mínimos e máximos das medições, diagramas de ligação, número de identificação da calibração do suporte lógico aplicável a um modelo de veículo, instruções para casos individuais e especiais, informações relativas a ferramentas e equipamentos, informações sobre registos de dados, monitorização bidireccional e dados de ensaio.

Artigo 176.º

Requisitos de ensaio

- 1 —
- 2 —
- 3 — O acesso ao sistema OBD necessário para a inspecção, diagnóstico, manutenção ou reparação do veículo deve ser ilimitado e normalizado, devendo todos os códigos de anomalia relacionados com as emissões ser compatíveis com o n.º 6.5.3.4 do anexo 24.º do presente Regulamento.
- 4 —
- 5 —
- 6 —

Artigo 178.º

Falhas de ignição do motor nos veículos equipados com motor de ignição comandada

- 1 —
- 2 — Sempre que o fabricante possa demonstrar à Direcção-Geral de Viação que a detecção de níveis mais elevados de percentagens de falhas de ignição não melhora a fiabilidade da detecção ou que as falhas de ignição não podem ser separadas de outros efeitos, nomeadamente das estradas irregulares, ou mudanças de relações da caixa de velocidades depois do arranque do motor, o sistema de monitorização de falhas de ignição pode ser desactivado quando essas condições se verificarem.

Artigo 179.º

Descrição dos ensaios

- 1 —
- 2 — O sistema OBD deve indicar a existência de uma anomalia no componente ou sistema relacionado com as emissões, quando dessa anomalia resultarem emissões que excedam os limites previstos no quadro IX, constante do anexo 39.º do presente Regulamento.

Artigo 180.º

Requisitos de monitorização no caso dos veículos equipados com motor de ignição comandada

1 — Para preenchimento dos requisitos previstos no artigo anterior, o sistema OBD deve monitorizar, no mínimo:

- a) A redução do rendimento do catalisador no que respeita unicamente às emissões de hidrocarbonetos, podendo os fabricantes monitorizar apenas o catalisador da frente ou em combinação com o ou os catalisadores a jusante, considerando-se que cada catalisador ou combinação de catalisadores monitorizados não está em boas condições de funcionamento se as emissões excederem os limites previstos para os HC referidos no quadro IX, constante no anexo 39.º do presente Regulamento;
- b)

Artigo 181.º

A deterioração do sensor de oxigénio

Na deterioração do sensor de oxigénio devem ser monitorizados:

- a) Os outros componentes ou sistemas do sistema de controlo das emissões ou os componentes ou sistemas do conjunto propulsor relacionados com as emissões que estejam ligados a um computador e que, em caso de anomalia, possam ser responsáveis por um aumento das emissões de escape para níveis superiores aos limites previstos no n.º 2 do artigo 179.º do presente Regulamento;
- b) Todos os outros componentes do conjunto propulsor relacionados com as emissões e ligados a um computador, a não ser que sejam monitorizados de outro modo, incluindo quaisquer sensores relevantes que permitam que se efectuem as funções de monitorização, no que respeita à continuidade dos circuitos;
- c) O dispositivo electrónico de controlo da purga de emissões por evaporação, no mínimo, no que respeita à continuidade dos circuitos.

Artigo 182.º

Requisitos de monitorização no caso dos veículos equipados com motor de ignição por compressão

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e) Salvo se monitorizados de outro modo, todos os outros componentes do conjunto propulsor relacionados com as emissões e ligados a um computador, no que respeita à continuidade dos circuitos.
- 2 —
- 3 —

Artigo 184.º

Armazenamento de códigos de anomalia

- 1 —
- 2 —
- 3 — A distância percorrida pelo veículo enquanto o indicador de anomalias (IA) é activado deve estar sempre disponível através da porta série do conector de ligação normalizado.

4 — O disposto no número anterior só é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2003 aos novos modelos de veículos com introdução electrónica da velocidade na gestão do motor e a todos os novos modelos de veículos que entrem em circulação, a partir de 1 de Janeiro de 2005.

- 5 —

Artigo 185.º

Corte do IA

1 — Se de acordo com as especificações do fabricante já não ocorrer nenhuma falha de ignição com níveis susceptíveis de danificar o catalisador ou se o motor passar a funcionar em condições de velocidade e carga nas quais o nível da falha de ignição em questão já não seja susceptível de danificar o catalisador, o IA pode ser comutado para o anterior modo de activação, durante o primeiro ciclo de condução em que o nível de falha foi detectado, e pode ser comutado para o modo activado normal, nos ciclos de condução subsequentes, podendo os códigos de anomalia correspondentes e as condições armazenadas da trama retida ser apagados se o IA for comutado para o anterior modo de activação.

- 2 —

Artigo 2.º

São aditados ao Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, os artigos 175.º-A, 175.º-B e 186.º-A.

«Artigo 175.º-A

Deficiências em relação aos sistemas OBD dos veículos

Os veículos equipados com sistemas OBD com, no máximo, dois componentes, ou sistemas separados monitorizados, contendo características de funcionamento temporárias ou permanentes que prejudicam a monitorização, de outro modo eficiente, pelo OBD desses componentes ou sistemas, ou que não satisfaçam todos os outros requisitos pormenorizados para o OBD, podem ser homologados, matriculados e vendidos com essas deficiências desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos no artigo 186.º-A do presente Regulamento.

Artigo 175.º-B

Informações para a reparação

1 — O fabricante não está obrigado a pôr à disposição as informações, previstas na alínea u) do artigo 175.º, que estejam abrangidas por direitos de propriedade intelectual ou que constituam conhecimentos próprios dos fabricantes ou fornecedores de equipamentos de origem.

2 — Nas situações previstas no número anterior, as informações técnicas necessárias não devem ser retidas de modo incorrecto.

Artigo 186.º-A

Requisitos relativos à homologação de sistemas de diagnóstico a bordo

1 — O fabricante pode solicitar à Direcção-Geral de Viação a homologação de um sistema OBD mesmo que este contenha uma ou mais deficiências que obstem ao preenchimento total dos requisitos específicos estabelecidos no presente capítulo.

2 — Ao analisar o pedido, a Direcção-Geral de Viação deve determinar se o cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente capítulo não é exequível nem razoável.

3 — A Direcção-Geral de Viação deve tomar em consideração os dados fornecidos pelo fabricante que pormenorizam factores tais como a exequibilidade técnica, o tempo necessário e os ciclos de produção, incluindo a entrada ou saída de serviço dos motores ou dos projectos de motores e os melhoramentos programados dos computadores, a medida em que o sistema OBD resultante é eficaz para satisfazer os requisitos exigidos, e deve verificar se o fabricante revelou um nível aceitável de esforços para o cumprimento dos requisitos do presente Regulamento.

4 — A Direcção-Geral de Viação não deve deferir qualquer pedido relativo a uma deficiência que inclua a falta completa de um monitor de diagnóstico exigido.

5 — A Direcção-Geral de Viação não deve aceitar qualquer pedido relativo a uma deficiência que não respeite os limiares do OBD previstos no n.º 2 do artigo 179.º do presente Regulamento.

6 — Ao determinar-se a ordem identificada das deficiências, devem ser identificadas em primeiro lugar as deficiências previstas nos artigos 180.º e 181.º, no que diz respeito aos motores de ignição comandada, e no artigo 182.º, no que respeita aos motores de ignição por compressão.

7 — Antes, ou aquando da homologação, não deve ser concedido nenhum pedido relativo a uma deficiência relacionada com os requisitos previstos no n.º 6.5, com exclusão do disposto no n.º 6.5.3.4 do anexo 24.º do presente Regulamento.

8 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as deficiências verificadas nos veículos que venham a ser fabricados devem ser corrigidas no prazo de dois anos a contar da data da homologação.

9 — Uma deficiência pode continuar a existir, durante um período de dois anos após a data da homologação do modelo de veículo, a não ser que possa ser demonstrado, de modo adequado, que seriam necessárias modificações substanciais dos equipamentos do veículo e um maior período de tempo, para corrigir a deficiência.

10 — Demonstrando-se, nos termos do número anterior, que são necessárias modificações substanciais dos equipamentos do veículo e um maior período de tempo para corrigir a deficiência, esta pode continuar a existir durante um período que não exceda três anos.

11 — Um fabricante pode solicitar que a autoridade original de homologação aceite retrospectivamente um pedido relativo a uma deficiência, quando tal deficiência for descoberta após a homologação original, podendo, neste caso, a deficiência continuar a existir durante um período de dois anos após a data da notificação à auto-

ridade de homologação, a não ser que possa ser demonstrado de modo adequado que seriam necessárias modificações substanciais dos equipamentos do veículo e um maior período de tempo, para corrigir a deficiência.

12 — Demonstrando-se, nos termos do número anterior, que são necessárias modificações substanciais dos equipamentos do veículo e um maior período de tempo para corrigir a deficiência, esta pode continuar a existir durante um período que não exceda três anos.

13 — A Direcção-Geral de Viação deve notificar a sua decisão de aceitação do pedido a todas as autoridades dos outros Estados membros, de acordo com os requisitos estabelecidos nos artigos 5.º a 12.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis, Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.»

Artigo 3.º

O quadro referente à curva da temperatura ambiente diurna para a calibração do recinto e ao ensaio de emissões diurnas, previsto no anexo 23.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, é substituído pelo quadro constante do anexo 1.º do presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 4.º

1 — O terceiro parágrafo do n.º 1 do anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«Quando o veículo for analisado com os componentes ou dispositivos defeituosos montados, o sistema OBD será aprovado se o IA for activado. O sistema OBD será, também, aprovado se o IA for activado abaixo dos limiares do OBD.»

2 — O segundo parágrafo do n.º 2.1 do anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«Pré-condicionamento do veículo com a anomalia simulada de acordo com o procedimento especificado nos n.ºs 6.2.1 ou 6.2.2 do presente anexo;»

3 — O n.º 6.3.1.5 do anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«6.3.1.5 — Desconexão eléctrica do dispositivo electrónico de controlo da purga de emissões por evaporação (se o veículo estiver equipado com este tipo de dispositivo). Para esta anomalia específica, não é preciso proceder ao ensaio de tipo I.»

4 — O segundo parágrafo do n.º 6.5.1.2 do anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passa a ter a seguinte redacção:

«Os sinais devem ser fornecidos em unidades normalizadas baseadas nas especificações do n.º 6.5.3 do presente anexo, devendo os sinais efectivos ser clara-

mente identificados, separadamente dos valores preestabelecidos (*default*) e dos sinais do modo degradado de emergência (*limp home*).»

5 — Os n.ºs 6.5.3.1, 6.5.3.2, 6.5.3.3, 6.5.3.4, 6.5.3.5, 6.5.3.6 e 6.5.3.7 do anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes passam a ter a seguinte redacção:

«6.5.3.1 — As ligações de comunicação entre o equipamento de bordo e o equipamento externo devem obedecer a uma das normas a seguir indicadas, com as restrições previstas:

ISO 9141-2, «Road Vehicles — Diagnostic Systems — CARB Requirements for the Interchange of Digital Information»;

ISO FDIS 11519-4, «Road Vehicles — Low Speed Serial Data Communication — Part 4: Class B Data Communication Interface (SAE J1850)». As mensagens relacionadas com as emissões devem utilizar o controlo de redundância cíclica e o cabeçalho de três *bytes*, mas não a separação *inter-bytes* ou somas de controlo;

ISO FDIS 14230, parte 4, «Road Vehicles — Diagnostic Systems — Keyword Protocol 2000»;

ISO WD 15765-4, «Road Vehicles — Diagnostic Systems — Diagnostics on CAN — Part 4: Requirements for emission-related systems».

6.5.3.2 — O equipamento de ensaio e as ferramentas de diagnóstico necessários para comunicar com os sistemas OBD devem satisfazer ou exceder as especificações funcionais dadas na norma ISO DIS 15031-4, de Junho de 1998 (SAE J1978, de Fevereiro de 1998).

6.5.3.3 — Os dados básicos de diagnóstico (especificados no n.º 6.5.1) e as informações do controlo bidireccional devem ser fornecidos no formato e unidades previstos na norma ISO DIS 15031-5, de Outubro de 1998 (SAE J1979, de Setembro de 1997), e devem ser acessíveis por meio de uma ferramenta de diagnóstico que satisfaça os requisitos da norma ISO DIS 15031-4, de Junho de 1998 (SAE J1978, de Fevereiro de 1998).

6.5.3.4 — Quando se regista uma anomalia, o fabricante deve identificar a anomalia utilizando um código de anomalia adequado compatível com os dados do n.º 6.3 da norma ISO DIS 15031-6, de Outubro de 1998 (SAE J2012, de Julho de 1996), relativa a «Powertrain system diagnostic trouble codes» (códigos de anomalia P₀). Se tal identificação não for possível, o fabricante pode utilizar um código de avarias de diagnóstico, de acordo com os n.ºs 5.3 e 5.6 da norma ISO DIS 15031-6, de Outubro de 1998 (SAE J2012, de Julho de 1996) (códigos de anomalia P₁). Os códigos de anomalia devem ser integralmente acessíveis por meio de um equipamento de diagnóstico normalizado que satisfaça os requisitos do n.º 6.5.3.2 do presente anexo.

Não será aplicável a nota do n.º 6.3 da norma ISO DIS 15031-6 (SAE J2012, de Julho de 1996), imediatamente anterior à lista de códigos de anomalia constante desse mesmo número.

6.5.3.5 — A *interface* de conexão entre o veículo e o ensaiador do sistema de diagnóstico deve ser normalizada e preencher todos os requisitos da norma ISO DIS 15031-3, de Dezembro de 1998 (SAE J1962, de Fevereiro de 1996). A posição de montagem, que depende do acordo da autoridade de homologação, deve ser facilmente acessível ao pessoal técnico e estar pro-

tegida contra danos acidentais em condições normais de utilização.

6.5.3.6 — O fabricante porá igualmente à disposição, mediante pagamento, se adequado, as informações técnicas necessárias para as reparações ou manutenção dos automóveis, excepto se essas informações forem abrangidas por direitos de propriedade intelectual ou constituírem saber-fazer essencial e confidencial identificado de modo adequado; nesses casos, as informações técnicas necessárias não devem ser injustificadamente recusadas.

Tem direito a tais informações qualquer pessoa envolvida em operações comerciais de manutenção ou reparação, socorro na estrada, inspecção ou ensaio de automóveis ou no fabrico ou venda de componentes de substituição ou de retromontagem, ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio.»

6 — É acrescentado ao n.º 6.5 do anexo 24.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes o n.º 6.5.1.5, com a seguinte redacção:

«6.5.1.5 — A partir de 1 de Janeiro de 2003, no que diz respeito aos novos modelos, e de 1 de Janeiro de 2005, no que diz respeito a todos os modelos de veículos que entram em circulação, o número de identificação da calibração do suporte lógico deve ser posto à disposição através da porta série do conector normalizado de ligação para dados. O número de identificação da calibração do suporte lógico deve ser fornecido num formato normalizado.»

Artigo 5.º

O quadro previsto no n.º 1.8 do anexo 31.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes é substituído pelo quadro constante do anexo 2.º do presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 6.º

O quadro IX previsto no anexo 39.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes é substituído pelo quadro constante do anexo 3.º do presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 7.º

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Novembro de 2000. — António Manuel de Oliveira Guterres — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Joaquim Augusto Nunes Pina Moura — António Luís Santos Costa — Mário Cristina de Sousa — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

Promulgado em 8 de Janeiro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 11 de Janeiro de 2001.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ANEXO 1.º

O quadro constante do anexo 23.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes é substituído pelo quadro seguinte:

Curva da temperatura ambiente diurna para a calibração do recinto e o ensaio de emissões diurnas

Tempo (horas)		Temperatura (°C)
Calibração	Ensaio	
13	0/24	20
14	1	20,2
15	2	20,5
16	3	21,2
17	4	23,1
18	5	25,1
19	6	27,2
20	7	29,8
21	8	31,8
22	9	33,3
23	10	34,4
24/0	11	35
1	12	34,7
2	13	33,8
3	14	32
4	15	30
5	16	28,4
6	17	26,9
7	18	25,2
8	19	24
9	20	23
10	21	22
11	22	20,8
12	23	20,2

ANEXO 2.º

1 — O quadro referido no n.º 1.8 constante do anexo 31.º do Regulamento das Homologações CE de

ANEXO 3.º

O quadro IX constante do anexo 39.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes é substituído pelo quadro seguinte:

QUADRO IX

Categoria	Classe	Massa de referência (RW) (kg)	Massa de monóxido de carbono		Massa de hidrocarbonetos totais		Massa de óxidos de azoto		Massa de partículas (1)
			(CO) L ₁ (g/km)	Diesel	(THC) L ₂ (g/km)	Diesel	(NO _x) L ₃ (g/km)	Diesel	(PM) L ₄ (g/km)
M (2) (4)	—	Todas	Gasolina	Diesel	Gasolina	Diesel	Gasolina	Diesel	Diesel
			3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
N ₁ (3) (4)	I	RW ≤ 1305	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
	II	1305 ≤ RW ≤ 1760	5,80	4,00	0,50	0,50	0,70	1,60	0,23
	III	1760 < RW	7,30	4,80	0,60	0,60	0,80	1,90	0,28

(1) Para motores de ignição por compressão.

(2) Excepto os veículos com massa máxima superior a 2500 kg.

(3) E os veículos da categoria M especificados na nota (2).

(4) A proposta da Comissão a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º da presente directiva conterà os valores limite máximos para os OBD para 2005-2006 para os veículos M₁ e N₁.

Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes é substituído pelo quadro seguinte:

Tipo I	CO (g/km)	THC (2) (g/km)	NO _x (g/km)	THC+NO _x (2) (g/km)	Partículas (g/km) (2)
Medidos					
Com DF					

Tipo II: . . . (percentagem).

Tipo III: . . .

Tipo IV: . . . (gramas por ensaio).

Tipo V:

Tipo de durabilidade: 80 000 km, não aplicável (1);

Factores de deterioração DF: calculados, fixos (1);

Especificar os valores: . . .

Tipo VI	CO (g/km)	HC (g/km)
Valor medido		

2 — Os n.ºs 1.8.1 a 1.8.5 constantes do anexo 31.º do Regulamento referido no número anterior são renumerados 1.8.2 a 1.8.6.

3 — A nota de pé de página (4) nos n.ºs 1.8.3.1 a 1.8.3.4 do anexo 31.º do referido Regulamento é renumerada (3); a nota de pé de página (5) nos n.ºs 1.8.3.5 a 1.8.3.8 é renumerada como (2); as notas de pé de página (4) e (5) são suprimidas.