

n.º 48 450, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 148, de 24 de junho de 1968, e ratificada a 6 de dezembro de 1968, conforme o Aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de fevereiro de 1969.

A Convenção entrou em vigor para a República Portuguesa a 4 de fevereiro de 1969, de acordo com o publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de fevereiro de 1969.

A emissão de apostilas ou a sua verificação, previstas, respetivamente nos artigos 3.º e 7.º da Convenção, competem ao Procurador-Geral da República, nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 86/2009, de 3 de abril, podendo tais competências ser delegadas nos Procuradores-Gerais Distritais do Porto, Coimbra e Évora e nos Procuradores-Gerais-Adjuntos colocados junto dos Representantes da República para as Regiões Autónomas, ou em magistrados do Ministério Público que dirijam Procuradorias da República sedeadas nessas Regiões, nos termos do n.º 2 do referido artigo 2.º, conforme o despacho n.º 10266/2009, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 75, de 17 de abril de 2009, determinando-se ainda que os Procuradores-Gerais-Adjuntos colocados junto dos Representantes das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores poderão subdelegar nos Procuradores da República Coordenadores das Procuradorias da República sedeadas nessas Regiões Autónomas as referidas competências.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 7 de novembro de 2012. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

Aviso n.º 172/2012

Por ordem superior se torna público que, por notificação de 16 de maio de 2012, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos notificou ter a República Popular da China realizado uma declaração à Convenção Relativa à Supressão da Exigência da Legalidade dos Atos Públicos Estrangeiros, adotada na Haia em 5 de outubro de 1961.

Tradução

Declaração

China, 18 de abril de 2012.

O Gabinete do Primeiro Secretário da Administração [do Governo da Região Administrativa Especial de Hong Kong («RASHK») da República Popular da China] tem a honra de informar [...] que para seguir a recomendação da Comissão Especial sobre o funcionamento prático da Convenção da Apostila, o Serviço de Apostila da Justiça da RASHK indicará a partir de 23 de julho de 2012 os limites dos efeitos produzidos pelas apostilas por ele apostas através da seguinte menção no cimo da apostila:

«Esta apostila atesta apenas a autenticidade da assinatura, a qualidade em que o signatário do ato atuou, bem como a autenticidade do selo ou do carimbo que constam do ato. Ela não atesta a autenticidade do conteúdo do documento apostilado.»

Para além dessa menção, não será introduzida mais nenhuma outra alteração à apostila.

A República Portuguesa é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada, para ratificação, pelo Decreto-Lei n.º 48 450, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série,

n.º 148, de 24 de junho de 1968, e ratificada a 6 de dezembro de 1968, conforme o Aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de fevereiro de 1969.

A Convenção entrou em vigor para a República Portuguesa a 4 de fevereiro de 1969, de acordo com o publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de fevereiro de 1969.

A emissão de apostilas ou a sua verificação, previstas, respetivamente nos artigos 3.º e 7.º da Convenção, competem ao Procurador-Geral da República, nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 86/2009, de 3 de abril, podendo tais competências ser delegadas nos Procuradores-Gerais Distritais do Porto, Coimbra e Évora e nos Procuradores-Gerais-Adjuntos colocados junto dos Representantes da República para as Regiões Autónomas, ou em magistrados do Ministério Público que dirijam Procuradorias da República sedeadas nessas Regiões, nos termos do n.º 2 do referido artigo 2.º, conforme o despacho n.º 10266/2009, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 75, de 17 de abril de 2009, determinando-se ainda que os Procuradores-Gerais-Adjuntos colocados junto dos Representantes das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores poderão subdelegar nos Procuradores da República Coordenadores das Procuradorias da República sedeadas nessas Regiões Autónomas as referidas competências.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 7 de novembro de 2012. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Decreto-Lei n.º 258/2012

de 30 de novembro

A Diretiva n.º 97/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, veio introduzir medidas com vista a contribuir para o combate aos problemas da poluição atmosférica, para a proteção ambiental, a melhoria da qualidade do ar e a saúde humana.

Esta diretiva foi, sucessivamente, alterada pelas Diretivas n.ºs 2001/63/CE, da Comissão, de 17 de agosto, 2002/88/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de dezembro, 2004/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, 2006/105/CE, do Conselho, de 20 de novembro, e 2010/26/UE, da Comissão, de 31 de março, tendo a respetiva transposição para a ordem jurídica nacional sido concretizada através do Decreto-Lei n.º 236/2005, de 30 de dezembro, e das alterações introduzidas a este diploma pelos Decretos-Leis n.ºs 302/2007, de 23 de agosto, e 46/2011, de 30 de março.

De acordo com o regime constante destes diplomas, foram fixados valores-limite de emissão de gases que os motores de ignição por compressão devem cumprir para poderem ser homologados e colocados no mercado. Estes valores foram definidos em várias fases, sendo sucessivamente mais limitados.

Uma das fases previstas é a fase III-B, que teve início em 1 de janeiro de 2010 para a homologação, e em 1 de janeiro de 2011 para a colocação no mercado na mesma

categoria de motores. A transição para esta fase exige uma mudança de nível tecnológico, a qual tem associados significativos custos de adaptação e implementação, que são suportados, em primeiro grau, pelos fabricantes de motores.

A atual crise financeira e económica tem causado dificuldades aos agentes económicos que operam nesta área de mercado, nomeadamente aos fabricantes de motores e aos fabricantes de equipamentos de origem. Por conseguinte, foi aprovada a Diretiva n.º 2011/88/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro, que procede a uma nova alteração da Diretiva n.º 97/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível, estabelecendo medidas de natureza excecional que, sem conduzir a um afrouxamento das normas e dos objetivos ambientais a atingir neste âmbito, minimizam os impactos sobre os agentes económicos.

O presente decreto-lei visa, neste seguimento, conformar a ordem jurídica nacional com a Diretiva n.º 2011/88/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro, autorizando o aumento do limite máximo de motores que podem ser colocados no mercado ao abrigo do regime flexível para determinados tipos de máquinas, bem como aceitando a aplicação deste regime aos motores destinados a equipar locomotivas ferroviárias, até certo limite e num período limitado de tempo, incluindo algumas especificidades para os motores destinados às locomotivas ferroviárias a operar na rede do Reino Unido.

Procede-se, ainda, a uma alteração ao regime aplicável aos motores de substituição para propulsão de automotoras ferroviárias e locomotivas ferroviárias, no sentido de evitar dificuldades técnicas substanciais que ocorram quando os operadores procedam à substituição dos referidos motores.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 236/2005, de 30 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 302/2007, de 23 de agosto, e 46/2011, de 30 de março, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2004/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, que altera a Diretiva n.º 97/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, procedendo à alteração das regras relativas à colocação no mercado de motores de substituição destinados a substituir motores de automotoras ferroviárias e locomotivas ferroviárias, e à aplicação do regime flexível na colocação no mercado de motores de ignição por compressão para máquinas móveis não rodoviárias, incluindo o seu alargamento aos motores destinados à propulsão de locomotivas ferroviárias.

2 — O presente decreto-lei procede, ainda, à transposição da Diretiva n.º 2011/88/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro, que altera a Diretiva

n.º 97/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 236/2005, de 30 de dezembro

Os artigos 6.º, 13.º e 19.º do Decreto-Lei n.º 236/2005, de 30 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 302/2007, de 23 de agosto, e 46/2011, de 30 de março, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 — O fabricante de motores que forneça um motor de substituição nos termos dos n.ºs 4 a 6 do artigo 19.º deve apor nesse motor uma etiqueta com a menção ‘motor de substituição’ e o número de referência único da derrogação associada.
- 9 —

Artigo 13.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 — Os motores de ignição por compressão destinados a uma utilização diferente da propulsão de automotoras ferroviárias e embarcações de navegação interior podem ser colocados no mercado ao abrigo do regime flexível de acordo com o procedimento descrito no anexo XII do presente decreto-lei desde que satisfaçam os requisitos exigíveis previstos no artigo 7.º

Artigo 19.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 a 4 do artigo 20.º, no n.º 3 do artigo 12.º e nos números seguintes, os motores de substituição, com exceção dos motores destinados à propulsão de automotoras ferroviárias, locomotivas ferroviárias e embarcações de navegação interior, devem obedecer aos valores-limite de emissão que o motor substituído devia respeitar quando foi colocado no mercado.
- 5 — A Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE), após consulta ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), pode autorizar a colocação no mercado de motores de substituição destinados à propulsão de automotoras ferroviárias e locomotivas

ferroviárias que cumpram os valores-limite de emissão da fase III-A, quando os motores a substituir:

- a) Não cumpram os limites de emissão da fase III-A; ou
b) Cumpram os limites de emissão da fase III-A mas não os da fase III-B.

6 — A DGAE, após consulta ao IMT, I. P., pode autorizar a colocação no mercado de motores de substituição destinados à propulsão de automotoras ferroviárias que não cumpram os limites de emissão da fase III-A, quando os motores a substituir equipem automotoras sem controlo de condução e sem capacidade de movimento autónomo, desde que esses motores de substituição cumpram os limites de emissão de uma fase não inferior à cumprida por motores instalados em automotoras existentes do mesmo tipo.

7 — As autorizações previstas nos n.ºs 5 e 6 são concedidas após verificação das provas apresentadas pela entidade requerente, demonstrativas de que a utilização de um motor de substituição cumpridor dos limites de emissão da última fase aplicável provoca dificuldades técnicas substanciais.»

Artigo 3.º

Alteração ao anexo XII do Decreto-Lei n.º 236/2005, de 30 de dezembro

O anexo XII do Decreto-Lei n.º 236/2005, de 30 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 302/2007, de 23 de agosto, e 46/2011, de 30 de março, é alterado nos termos constantes do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de outubro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 19 de novembro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 26 de novembro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO XII

Disposições relativas aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível

A pedido de um fabricante de equipamentos de origem, e desde que uma autoridade de homologação o tenha autorizado, um fabricante de motores poderá, durante o período compreendido entre duas fases sucessivas de valores-limite, colocar um número limitado

de motores no mercado que apenas satisfaçam a fase anterior de valores-limite de emissões de acordo com as disposições seguintes.

1 — Diligências a efetuar pelo fabricante de equipamentos de origem:

1.1 — Exceto durante a fase III-B, o fabricante de equipamentos de origem que desejar utilizar o regime flexível, à exceção dos motores de propulsão de automotoras ferroviárias e locomotivas ferroviárias, deve solicitar a autorização a uma autoridade de homologação para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado motores destinados ao uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. A quantidade de motores que não respeitem os atuais valores-limite, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior de limites de emissão, não deve exceder os limites previstos nos n.ºs 1.1.1 e 1.1.2.

1.1.1 — O número de motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível não deve exceder, em cada categoria de motor, 20 % da quantidade anual de equipamentos equipados com motores dessa categoria colocados no mercado pelo fabricante de equipamentos de origem, calculada como a média dos últimos cinco anos de vendas no mercado da União. Se um fabricante de equipamentos de origem tiver colocado no mercado da União equipamentos há menos de cinco anos, a média é calculada com base no período durante o qual o fabricante de equipamentos de origem os tiver colocado no mercado da União.

1.1.2 — Em alternativa ao disposto no n.º 1.1.1 e à exceção dos motores para propulsão de automotoras ferroviárias e locomotivas ferroviárias, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado um número fixo de motores para uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. O número de motores em cada categoria de motor não deve exceder os limites definidos no quadro seguinte:

Categoria de motor P (kW)	Número de motores
19 ≤ P < 37	200
37 ≤ P < 75	150
75 ≤ P < 130	100
130 ≤ P ≤ 560	50

1.2 — Durante a fase III-B, mas por um período máximo de três anos a contar do início dessa fase, à exceção dos motores para utilização na propulsão de automotoras ferroviárias e locomotivas ferroviárias, o fabricante de equipamentos de origem que desejar utilizar o regime flexível deve solicitar a autorização de uma autoridade de homologação para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado motores destinados ao uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. A quantidade de motores que não respeitem os atuais valores-limite de emissão, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior de limites de emissão, não deve exceder os limites previstos nos n.ºs 1.2.1 e 1.2.2.

1.2.1 — O número de motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível não deve exceder, em cada categoria de motor, 37,5 % da quantidade anual de equipamentos equipados com motores dessa categoria colocados no mercado pelo fabricante de equipamentos

de origem, calculada como a média dos últimos cinco anos de vendas no mercado da União. Se um fabricante de equipamentos de origem tiver colocado no mercado da União equipamentos há menos de cinco anos, a média é calculada com base no período durante o qual o fabricante de equipamentos de origem os tiver colocado no mercado da União.

1.2.2 — Em alternativa ao disposto no n.º 1.2.1, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para que os seus fabricantes de motores coloquem no mercado um número definido de motores para uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. O número de motores em cada categoria de motor não deve exceder os limites definidos no quadro seguinte:

Categoria de motor P (kW)	Número de motores
37 ≤ P < 56	200
56 ≤ P < 75	175
75 ≤ P < 130	250
130 ≤ P ≤ 560	125

1.3 — No que diz respeito aos motores para utilização na propulsão de locomotivas ferroviárias, durante a fase III-B, mas por um período máximo de três anos a contar do início dessa fase, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado um máximo de 16 motores para uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. O fabricante de equipamentos de origem pode igualmente solicitar uma autorização para os seus fabricantes de motores poderem colocar no mercado um máximo de 10 motores adicionais com uma potência nominal superior a 1800 kW destinados a serem instalados em locomotivas ferroviárias concebidas para serem utilizadas exclusivamente na rede do Reino Unido. Só se considerará que as locomotivas ferroviárias cumprem este requisito se dispuserem de um certificado de segurança para o seu funcionamento na rede do Reino Unido ou se preencherem as condições para receber tal certificado.

Essa autorização só pode ser concedida caso haja razões técnicas que justifiquem o não cumprimento dos limites de emissão da fase III-B.

1.4 — O fabricante de equipamentos de origem deve incluir as seguintes informações no pedido a apresentar à autoridade de homologação:

a) Uma amostra das etiquetas a apor em cada máquina móvel não rodoviária na qual será instalado um motor colocado no mercado ao abrigo do regime flexível. As etiquetas devem ostentar o seguinte texto: ‘MÁQUINA N.º ... (número sequencial das máquinas) DE ... (número total de máquinas na respetiva gama de potência) COM MOTOR N.º ... COM HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (Diretiva n.º 97/68/CE) N.º ...’; e

b) Uma amostra da etiqueta adicional a apor ao motor ostentando o texto previsto no n.º 2.2 do presente anexo.

1.5 — O fabricante de equipamentos de origem deve fornecer à autoridade de homologação todas as informações relativas à aplicação do regime flexível que esta considere necessárias para tomar uma decisão.

1.6 — O fabricante de equipamentos de origem deve fornecer a qualquer autoridade de homologação dos Estados membros que o solicite todas as informações que essa entidade exija para confirmar a conformidade de uma etiqueta ou de uma declaração relativas à colocação de um motor no mercado ao abrigo do regime flexível.

2 — Diligências a efetuar pelo fabricante de motores:

2.1 — Um fabricante de motores pode colocar no mercado motores ao abrigo do regime flexível abrangidos por uma homologação de acordo com o n.º 1 do presente anexo.

2.2 — O fabricante de motores deve apor nesses motores uma etiqueta com o seguinte texto ‘motor a colocar no mercado ao abrigo do regime flexível’.

3 — Diligências a efetuar pela autoridade de homologação:

3.1 — A autoridade de homologação avalia o conteúdo do pedido de recurso ao regime flexível e os documentos que o acompanhem e, em seguida, informa fabricante de equipamentos de origem da sua decisão de autorizar ou não autorizar a utilização do regime flexível.»

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Portaria n.º 395/2012

de 30 de novembro

O Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, estabelece as normas e os critérios para a delimitação de perímetros de proteção de captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público, com a finalidade de proteger a qualidade das águas dessas captações.

Os perímetros de proteção visam prevenir, reduzir e controlar a poluição das águas subterrâneas, nomeadamente por infiltração de águas pluviais lixiviantes e de águas excedentes de rega e de lavagens, potenciar os processos naturais de diluição e de autodepuração, prevenir, reduzir e controlar as descargas acidentais de poluentes e, por último, proporcionar a criação de sistemas de aviso e alerta para a proteção dos sistemas de abastecimento de água proveniente de captações subterrâneas, em situações de poluição acidental destas águas.

Todas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público de água para consumo humano, e a delimitação dos respetivos perímetros de proteção, estão sujeitas às regras estabelecidas no mencionado Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, bem como ao disposto no artigo 37.º da Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, e na Portaria n.º 702/2009, de 6 de julho.

Na sequência de um estudo apresentado pela Câmara Municipal de Pombal a Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Centro, I. P., organismo competente à época, elaborou, ao abrigo do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, uma proposta de delimitação e respetivos condicionamentos dos perímetros de proteção para as captações de água subterrânea no local de Pedrogueira, concelho de Pombal, as quais integram o sistema de abastecimento Pedrogueira/Guia naquele concelho.