

Relativas aos n.ºs 2 a 7 do artigo 13.º

Na definição da zona de impacte da cabeça no encosto dos bancos da frente, toda a estrutura necessária para suportar o encosto deve ser considerada como um elemento desta última.

Relativas ao n.º 8 do artigo 13.º

O estofo das partes da estrutura do banco tem igualmente por finalidade evitar as asperezas perigosas e as arestas vivas susceptíveis de aumentar o risco ou a gravidade dos ferimentos dos ocupantes.

ANEXO 9.º

Observações relativas ao capítulo II

Determinação da zona de impacte da cabeça

Relativas à segunda parte da alínea a) do n.º 3 do artigo 24.º

A escolha entre os dois procedimentos de determinação da altura deve ser deixada ao fabricante.

Relativas aos n.ºs 4 e 5 do artigo 24.º

Na determinação dos pontos de contacto, o comprimento do braço do aparelho de medição não é modificado no decurso de uma operação determinada. Todas as operações começam da posição vertical.

Relativas ao artigo 25.º

A dimensão 25,4 mm corresponde à distância entre um plano horizontal que passa pelo ponto H e a tangente horizontal ao contorno inferior da cabeça.

ANEXO 10.º

Observações relativas ao capítulo III

Procedimentos de ensaios de materiais susceptíveis de dissipar energia

Relativas ao artigo 29.º

No que respeita à ruptura de qualquer elemento no decurso do ensaio de dissipação de energia, v. n.º 3 do artigo 4.º

ANEXO 11.º

Observações relativas ao capítulo IV

Procedimento a seguir para determinar o ponto H e o ângulo real de inclinação do encosto e verificar a posição relativa dos pontos R e H e a relação entre o ângulo previsto e o ângulo real de inclinação do encosto.

Relativas ao artigo 35.º

Para determinar o ponto H de um banco, os outros bancos podem, se necessário, ser retirados.

ANEXO 12.º

Observações relativas ao anexo 5.º

Dispositivo e procedimento para a aplicação do n.º 1 do artigo 5.º

Primeira frase

Os elementos de comando por pé são considerados como pedais.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 298/2001

de 21 de Novembro

O agravamento do problema da poluição nos meios urbanos e a cada vez maior exigência por parte dos cidadãos de um ambiente saudável vem acentuar a necessidade de diversificar a utilização de combustíveis menos poluentes, designadamente através da aplicação do gás natural comprimido (GNC) a motores projectados de base para este combustível.

O Decreto-Lei n.º 374/89, de 25 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 8/2000, de 8 de Fevereiro, veio criar o enquadramento legal para a instalação de postos de enchimento de gás natural, estabelecendo as regras relativas ao respectivo regime de licenciamento e operação.

Assim, reconhecidas que são as grandes vantagens deste novo combustível, quer em termos ambientais quer em termos de diversificação energética num sector de consumo tradicionalmente cativo de derivados do petróleo, torna-se necessário estabelecer os princípios que disciplinem a utilização do GNC nos automóveis, tendo em vista a salvaguarda dos aspectos de segurança relativos ao seu consumo e abastecimento, bem como a garantia de acesso e regras aplicáveis ao estacionamento de tais viaturas.

Acresce que importa criar um quadro legal claro e específico que potencie a aplicação em larga escala dos resultados das experiências-piloto já efectuadas com sucesso por várias empresas de transportes colectivos urbanos, bem como a extensão a outros tipos de transporte rodoviário.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O gás natural comprimido (GNC) é admitido como combustível para utilização nos automóveis que apresentem uma homologação CE de modelo ou uma homologação nacional para este tipo de combustível, nos termos do disposto no Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio.

Artigo 2.º

Características dos automóveis

1 — Os automóveis que utilizem GNC devem cumprir as disposições legais em vigor e as prescrições técnicas de segurança estabelecidas pelo respectivo fabricante.

2 — A utilização do GNC nos veículos não exclui a possibilidade de os mesmos disporem de um sistema de alimentação para outro combustível de carácter supletivo.

Artigo 3.º

Abastecimento de GNC

Os automóveis que utilizem GNC como combustível só podem ser abastecidos em postos de enchimento de GNC licenciados pelas direcções regionais do Ministério da Economia, nos termos da legislação própria.

Artigo 4.º**Estacionamento de automóveis que utilizem GNC**

1 — As condições de segurança seguidas para o estacionamento de automóveis que utilizem GNC são as aplicáveis aos automóveis que utilizam como combustíveis gasolinas ou gasóleos.

2 — Nos casos de parqueamento ou recolha de automóveis em locais fechados, estes locais deverão ter assegurada a necessária ventilação.

Artigo 5.º**Regulamentação de segurança**

Por portaria do Ministro da Economia será aprovado o regulamento de segurança relativo ao projecto, construção, exploração e manutenção de postos de enchimento de GNC.

Artigo 6.º**Entrada em vigor**

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Setembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Luís Garcia Braga da Cruz* — *António Fernando Correia de Campos* — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 9 de Novembro de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.