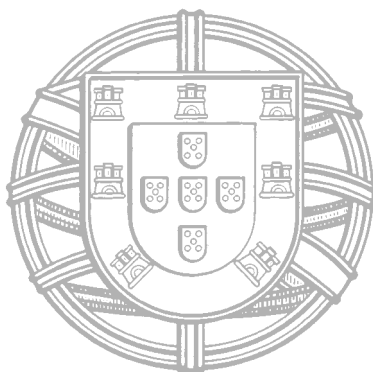




DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Assembleia da República

Lei n.º 10/2004:

Cria o sistema integrado de avaliação do desempenho da Administração Pública 1586

Ministério das Finanças

Decreto-Lei n.º 60/2004:

Altera o Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho, que estabelece regras de transparência para a actividade seguradora e disposições relativas ao regime jurídico do contrato de seguro 1589

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Aviso n.º 24/2004:

Torna público ter, em 26 de Novembro de 2003, a República da Arménia depositado o seu instrumento de adesão às emendas introduzidas ao Protocolo de Montreal sobre as Substâncias Que Empobrecem a Camada de Ozono, adoptadas na 2.ª Reunião das Partes Contratantes do Protocolo, concluídas em Londres em 29 de Junho de 1990 1591

Aviso n.º 25/2004:

Torna público ter o Governo da República Portuguesa depositado, em 30 de Janeiro de 2004, junto do Secretariado-Geral da União Internacional de Telecomunicações, o seu instrumento de ratificação relativo aos Actos Finais da Conferência Administrativa Regional dos Membros da União Internacional de Telecomunicações pertencentes à zona europeia da radiodifusão 1591

Aviso n.º 26/2004:

Torna público ter o Governo da República Portuguesa depositado, em 30 de Janeiro de 2004, junto do Secre-

tariado-Geral da União Internacional de Telecomunicações, o seu instrumento de ratificação relativo aos Actos Finais da Conferência Administrativa Regional dos Membros da União Internacional de Telecomunicações (VIT), de 1984, para a Planificação do Serviço de Radiodifusão Sonora em Ondas Métricas (Região 1 e parte da Região 3) 1591

Ministério da Administração Interna

Decreto-Lei n.º 61/2004:

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/19/CE, da Comissão, de 21 de Março, aprovando o Regulamento Relativo às Massas e Dimensões de Determinadas Categorias de Automóveis e Seus Reboques 1591

Ministério da Justiça

Decreto-Lei n.º 62/2004:

Altera o Decreto-Lei n.º 423/91, de 30 de Outubro, que estabelece o regime jurídico de protecção às vítimas de crimes violentos 1609

Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas

Decreto-Lei n.º 63/2004:

Cria junto do Instituto de Financiamento e Apoio ao Desenvolvimento da Agricultura e Pescas (IFADAP) o Fundo Florestal Permanente 1610

Decreto-Lei n.º 64/2004:

Estabelece as regras gerais de aplicação do Plano de Desenvolvimento Rural (RURIS) 1612

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Lei n.º 10/2004****de 22 de Março****Cria o sistema integrado de avaliação do desempenho da Administração Pública**

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º**Objecto**

1 — A presente lei cria o sistema integrado de avaliação do desempenho da Administração Pública, adiante designado por SIADAP, o qual integra a avaliação de desempenho dos funcionários, agentes e demais trabalhadores, dos dirigentes de nível intermédio e dos serviços e organismos da administração directa do Estado e dos institutos públicos.

2 — O SIADAP visa o desenvolvimento coerente e integrado de um modelo global de avaliação que constitua um instrumento estratégico para a criação de dinâmicas de mudança, de motivação profissional e de melhoria na Administração Pública.

Artigo 2.º**Âmbito de aplicação**

1 — A presente lei é aplicável a todos os organismos da administração directa do Estado e dos institutos públicos, a todos os seus funcionários e agentes bem como aos dirigentes de nível intermédio.

2 — A aplicação da presente lei abrange ainda os demais trabalhadores da administração directa do Estado e dos institutos públicos, independentemente do título jurídico da relação de trabalho, desde que o respectivo contrato seja por prazo superior a seis meses.

3 — O regime previsto na presente lei é aplicável a todo o território nacional, sem prejuízo da sua adaptação aos funcionários, agentes e demais trabalhadores da administração local e da administração regional autónoma, através, respectivamente, de decreto regulamentar e decreto regulamentar regional das Assembleias Legislativas Regionais.

Artigo 3.º**Princípios**

O SIADAP rege-se pelos seguintes princípios:

- a) Orientação para resultados, promovendo a excelência e a qualidade do serviço;
- b) Universalidade, assumindo-se como um sistema transversal a todos os serviços, organismos e grupos de pessoal da Administração Pública;
- c) Responsabilização e desenvolvimento, assumindo-se como um instrumento de orientação, avaliação e desenvolvimento dos dirigentes, trabalhadores e equipas para a obtenção de resultados e demonstração de competências profissionais;
- d) Reconhecimento e motivação, garantindo a diferenciação de desempenhos e promovendo uma gestão baseada na valorização das competências e do mérito;

- e) Transparência, assentando em critérios objectivos, regras claras e amplamente divulgadas;
- f) Coerência e integração, suportando uma gestão integrada de recursos humanos, em articulação com as políticas de recrutamento e selecção, formação profissional e desenvolvimento de carreira.

Artigo 4.º**Objectivos**

O SIADAP tem como objectivos:

- a) Avaliar a qualidade dos serviços e organismos da Administração Pública, tendo em vista promover a excelência e a melhoria contínua dos serviços prestados aos cidadãos e à comunidade;
- b) Avaliar, responsabilizar e reconhecer o mérito dos dirigentes, funcionários, agentes e demais trabalhadores em função da produtividade e resultados obtidos, ao nível da concretização de objectivos, da aplicação de competências e da atitude pessoal demonstrada;
- c) Diferenciar níveis de desempenho, fomentando uma cultura de exigência, motivação e reconhecimento do mérito;
- d) Potenciar o trabalho em equipa, promovendo a comunicação e cooperação entre serviços, dirigentes e trabalhadores;
- e) Identificar as necessidades de formação e desenvolvimento profissional adequadas à melhoria do desempenho dos organismos, dirigentes e trabalhadores;
- f) Fomentar oportunidades de mobilidade e progressão profissional de acordo com a competência e o mérito demonstrados;
- g) Promover a comunicação entre as chefias e os respectivos colaboradores;
- h) Fortalecer as competências de liderança e de gestão, com vista a potenciar os níveis de eficiência e qualidade dos serviços.

Artigo 5.º**Ciclo anual de gestão**

O SIADAP integra-se no ciclo anual da gestão de cada serviço e organismo da Administração Pública e integra as seguintes fases:

- a) Estabelecimento do plano de actividades para o ano seguinte, tendo em conta os objectivos estratégicos, as orientações da tutela e as atribuições orgânicas;
- b) Estabelecimento dos objectivos de cada unidade orgânica, a prosseguir no ano seguinte;
- c) Estabelecimento dos objectivos a atingir por cada trabalhador e ou equipa no ano seguinte;
- d) Elaboração do relatório de actividades;
- e) Avaliação dos desempenhos.

Artigo 6.º**Direitos, deveres e garantias**

1 — Em cumprimento dos princípios enunciados na presente lei é direito do avaliado e dever do avaliador proceder à análise conjunta dos factores considerados para a avaliação e da auto-avaliação, através da realização de uma entrevista anual.

2 — Constitui igualmente dever do avaliado proceder à respectiva auto-avaliação como garantia de envolvimento activo e responsabilização no processo.

3 — Os dirigentes dos serviços são responsáveis pela aplicação e divulgação em tempo útil do sistema de avaliação, garantindo o cumprimento dos seus princípios e a diferenciação do mérito.

4 — É garantida, no âmbito do processo de avaliação do desempenho, a divulgação aos interessados dos objectivos, fundamentos, conteúdo e sistema de funcionamento e de classificação.

5 — É garantido o direito de reclamação e recurso, não constituindo fundamento atendível deste último a invocação de meras diferenças de classificação com base na comparação entre classificações atribuídas.

Artigo 7.º

Consideração da avaliação de desempenho

1 — A avaliação do desempenho é obrigatoriamente considerada para efeitos de:

- a) Promoção e progressão nas carreiras e categorias;
- b) Conversão da nomeação provisória em definitiva;
- c) Renovação de contratos.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior é exigida, no mínimo, a classificação de *Bom*, excepto nos casos em que legalmente seja indispensável a classificação de *Muito bom*, e, em qualquer das situações, pelo tempo de serviço legalmente estabelecido.

3 — Para efeitos de promoção e progressão nas carreiras e categorias as avaliações atribuídas deverão ser em número igual ao número de anos de serviço exigidos como requisito de tempo mínimo de permanência na categoria ou escalão anteriores e reportados aos anos imediatamente precedentes relevantes para aqueles efeitos.

4 — No caso de funcionários e agentes que exerçam cargo ou funções de reconhecido interesse público, bem como actividade sindical, a classificação obtida no último ano imediatamente anterior ao exercício dessas funções ou actividades reporta-se, igualmente, aos anos seguintes relevantes para efeitos de promoção e progressão.

5 — A renovação da comissão de serviço dos dirigentes de nível intermédio depende do resultado da avaliação de desempenho e do grau de cumprimento dos objectivos fixados.

6 — A avaliação dos serviços e organismos é fundamento para a redefinição das suas atribuições e organização, afectação de recursos e definição de políticas de recrutamento de pessoal.

Artigo 8.º

Processo de avaliação dos recursos humanos

1 — A avaliação de desempenho na Administração Pública incide sobre as seguintes componentes:

- a) Os contributos individuais para a concretização dos objectivos;
- b) Competências comportamentais, tendo em vista avaliar características pessoais relativamente estáveis que diferenciam os níveis de desempenho numa função;

c) Atitude pessoal, tendo em vista avaliar o empenho pessoal para alcançar níveis superiores de desempenho, incluindo aspectos como o esforço realizado, o interesse e a motivação demonstrados.

2 — A ponderação relativa de cada uma das componentes depende da especificidade de cada serviço ou organismo, grupo profissional ou carreira, com vista à adaptação às exigências e objectivos de cada sector.

3 — Os objectivos devem ser redigidos de forma clara e concretamente definidos de acordo com os principais resultados a obter pelos trabalhadores, tendo em conta a proporcionalidade entre os resultados visados e os meios disponíveis para a sua concretização.

Artigo 9.º

Intervenientes no processo

1 — São intervenientes no processo de avaliação o avaliado, o avaliador e o dirigente máximo do serviço, devendo ser prevista uma instância de consulta, apoio e apreciação das reclamações.

2 — A ausência ou impedimento de avaliador directo não constitui fundamento para a falta de avaliação.

Artigo 10.º

Requisitos para a avaliação

1 — A avaliação do desempenho pode ser ordinária ou extraordinária.

2 — A avaliação ordinária respeita aos trabalhadores que contem, no ano civil anterior, mais de seis meses de serviço efectivo prestado, em contacto funcional com o respectivo avaliador.

3 — A avaliação ordinária reporta-se ao tempo de serviço prestado no ano civil anterior e não avaliado.

4 — Em situações excepcionais, poderá ter lugar avaliação extraordinária ou ser adoptadas formas de suprimimento da avaliação.

Artigo 11.º

Periodicidade

A avaliação do desempenho é de carácter anual, sem prejuízo do disposto na presente lei para a avaliação extraordinária.

Artigo 12.º

Confidencialidade

1 — Sem prejuízo das regras de publicidade previstas na presente lei, o SIADAP tem carácter confidencial, devendo os instrumentos de avaliação de cada trabalhador ser arquivados no respectivo processo individual.

2 — Todos os intervenientes nesse processo, à excepção do avaliado, ficam obrigados ao dever de sigilo sobre a matéria.

Artigo 13.º

Fases do procedimento

O procedimento de avaliação dos recursos humanos compreende as seguintes fases:

- a) Definição de objectivos e resultados a atingir;
- b) Auto-avaliação;
- c) Avaliação prévia;
- d) Harmonização das avaliações;

- e) Entrevista com o avaliado;
- f) Homologação;
- g) Reclamação;
- h) Recurso hierárquico.

Artigo 14.º

Prazos para reclamação e recurso

1 — O prazo para apresentação de reclamação do acto de homologação é de 5 dias úteis, a contar da data do seu conhecimento, devendo a respectiva decisão ser proferida no prazo máximo de 15 dias úteis.

2 — O prazo para interposição de recurso hierárquico é de cinco dias úteis a contar da data do conhecimento da decisão da reclamação.

3 — A decisão do recurso deverá ser proferida no prazo de 10 dias úteis contados da data da sua interposição.

Artigo 15.º

Diferenciação e reconhecimento do mérito e excelência

1 — A aplicação do SIADAP implica a diferenciação de desempenhos numa perspectiva de maximização da qualidade dos serviços prestados, devendo em conformidade ser estabelecidas percentagens máximas para atribuição das classificações mais elevadas em cada organismo.

2 — O reconhecimento da excelência confere direito a benefícios no desenvolvimento da carreira ou outras formas de reconhecimento de mérito associadas ao desenvolvimento profissional.

3 — A atribuição de *Excelente* na avaliação de desempenho traduz-se no reconhecimento do mérito excepcional do trabalhador, sendo-lhe concedido o direito a:

- a) Redução de um ano no tempo de serviço para efeitos de promoção nas carreiras verticais ou progressão nas carreiras horizontais;
- b) Promoção na respectiva carreira independentemente de concurso, caso esteja a decorrer o último ano do período de tempo necessário à promoção.

4 — A atribuição de *Muito bom* na avaliação de desempenho, durante dois anos consecutivos, reduz em um ano os períodos legalmente exigidos para promoção nas carreiras verticais ou progressão nas carreiras horizontais.

5 — Os direitos conferidos nos termos dos números anteriores não dispensam o preenchimento de requisitos especiais de acesso exigidos em legislação especial.

Artigo 16.º

Necessidades de formação

1 — O sistema de avaliação do desempenho deve permitir a identificação das necessidades de formação e desenvolvimento dos trabalhadores, devendo igualmente ser consideradas no plano de formação anual de cada organismo.

2 — A identificação das necessidades de formação deve associar as necessidades prioritárias dos trabalhadores e a exigência das funções que lhes estão atribuídas, tendo em conta os recursos disponíveis para esse efeito.

Artigo 17.º

Avaliação dos dirigentes de nível intermédio

1 — A avaliação dos dirigentes de nível intermédio faz-se sem prejuízo das especificidades próprias da função, tendo como objectivo reforçar a capacidade de liderança e as competências de gestão.

2 — São especificidades do processo de avaliação dos dirigentes de nível intermédio, designadamente a não integração da atitude pessoal nas componentes da avaliação e a não sujeição a percentagens máximas para atribuição das classificações mais elevadas, sem prejuízo da necessária garantia de harmonização das avaliações.

3 — Os resultados da avaliação do desempenho dos dirigentes de nível intermédio relevam para a evolução na carreira de origem, de acordo com as regras e critérios de promoção e progressão aplicáveis, sem prejuízo de outros direitos especialmente previstos no Estatuto dos Dirigentes da Administração Pública ou em legislação especial aplicável.

Artigo 18.º

Avaliação dos serviços e organismos

1 — A avaliação dos serviços e organismos pressupõe a informação sobre recursos humanos e materiais afectos a cada unidade orgânica que o integra, bem como a apresentação de resultados, efectuando-se através de:

- a) Auto-avaliação;
- b) Serviços de controlo e auditoria;
- c) Entidades externas.

2 — A avaliação deve incluir a apreciação por parte dos beneficiários da quantidade e qualidade dos serviços prestados, com especial relevo quando se trate de unidades prestadoras de serviços externos.

Artigo 19.º

Gestão e acompanhamento do SIADAP

1 — Com fins de controlo e permanente avaliação da aplicação do SIADAP é criada, junto da Direcção-Geral da Administração Pública, uma base de dados que servirá, ainda, de suporte à definição da política de emprego público e de um sistema de gestão e desenvolvimento de recursos humanos apto a responder à evolução das necessidades da Administração Pública.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior o SIADAP será aplicado com base em suporte informático, sem prejuízo do rigoroso cumprimento das exigências legais relativas a dados pessoais e organizacionais.

Artigo 20.º

Publicitação de dados

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, é divulgado no organismo o resultado global da avaliação contendo o número das menções qualitativas atribuídas por grupo profissional, bem como o número de casos em que se verificou avaliação extraordinária ou suprimimento de avaliação.

2 — Os dados globais da aplicação do SIADAP são publicitados externamente, a partir da elaboração de um relatório anual de acompanhamento a efectuar pela Direcção-Geral da Administração Pública, nomeadamente através de página electrónica.

Artigo 21.º

Flexibilidade do sistema de avaliação do desempenho

1 — O sistema de avaliação do desempenho estabelecido na presente lei poderá ser adaptado à situação específica dos vários organismos e serviços da Administração Pública, assim como à das carreiras de regime especial e corpos especiais, desde que observados os princípios e objectivos constantes da presente lei e as regras essenciais ao controlo e normalização de procedimentos.

2 — A adaptação do presente modelo faz-se por decreto regulamentar ou, no caso dos institutos públicos, nos termos previstos nos respectivos estatutos.

Artigo 22.º

Regulamentação

A regulamentação necessária à aplicação da presente lei é aprovada por decreto regulamentar.

Artigo 23.º

Norma revogatória

1 — São revogados:

- a) O Decreto Regulamentar n.º 44-B/83, de 1 de Junho;
- b) A Portaria n.º 642-A/83, de 1 de Junho;
- c) O artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 184/89, de 2 de Junho;
- d) O artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 248/85, de 15 de Julho.

2 — São derrogadas todas as normas constantes de diplomas gerais ou especiais que prevejam classificação de serviço inferior a *Bom* para progressão ou promoção nas carreiras.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

1 — A presente lei entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

2 — Todas as promoções e progressões nas carreiras e categorias, a partir de 1 de Janeiro de 2005, ficam condicionadas à aplicação do sistema de avaliação de desempenho constante da presente lei, sem prejuízo de serem consideradas as classificações de serviço obtidas nos anos imediatamente anteriores, desde que necessárias para completar os módulos de tempo respectivos, independentemente do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Aprovada em 29 de Janeiro de 2004.

O Presidente da Assembleia da República, *João Bosco Mota Amaral*.

Promulgada em 4 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendada em 10 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Decreto-Lei n.º 60/2004

de 22 de Março

A crescente sofisticação dos mercados financeiros e o aumento da concorrência e da internacionalização são factores que contribuem para uma constante inovação financeira, traduzida na introdução de novos instrumentos de captação de aforro, cuja rendibilidade depende do comportamento de outros instrumentos financeiros (como valores mobiliários e índices bolsistas).

É neste contexto que surgem os instrumentos de captação de aforro estruturados (ICAE). Estes instrumentos combinam as características de um produto clássico — segurador, bancário ou do mercado de valores mobiliários — com as de outro ou outros instrumentos financeiros, formando assim um produto materialmente novo.

Os seguros ligados a fundos de investimento (*unit linked*) são os produtos que, no âmbito da actividade seguradora, presentemente, constituem ICAE. Tais contratos estão integrados no ramo «Vida» nos termos do n.º 3 do artigo 124.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8-C/2002, de 11 de Janeiro.

Qualquer que seja o instrumento original, aos ICAE está associado um nível de risco que poderá não ser facilmente perceptível ou compreensível para o aforrador. Este poderá não perceber que o resultado do seu investimento não está determinado à partida, dependendo de variáveis de evolução incerta, o que poderá implicar a inexistência de remuneração ou até a perda do capital investido.

Com o presente diploma propõe-se, assim, assegurar que o aforrador tenha acesso a toda a informação relevante para tomar uma decisão de investimento esclarecida, isto é, consciente dos riscos em que incorre.

A protecção específica do consumidor de seguros, designadamente enquanto aforrador, encontra-se consagrada no Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril, máxime artigos 179.º a 184.º, e no Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho. O regime próprio dos contratos de seguro do ramo «Vida» é, assim, aplicável aos produtos que ficam, pelo presente diploma, qualificados como ICAE.

O regime de informações pré-contratuais específico para os *unit linked* agora estabelecido contempla expressamente o direito de resolução previsto no n.º 2 do artigo 179.º e os de renúncia dos n.ºs 1 e 2 do artigo 182.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril. A opção pela repetição dos regimes destina-se a facilitar o conhecimento, por parte dos consumidores, do regime dos ICAE, pois a sua distribuição por dois diplomas distintos e a sua especificidade dificultariam a percepção do seu enquadramento jurídico.

É ainda introduzida uma diferença nas consequências da renúncia prevista no n.º 2 do artigo 182.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril. No âmbito da generalidade dos seguros do ramo «Vida», os efeitos desta renúncia são os previstos no artigo 183.º, tendo a empresa de seguros direito aos custos de desinvestimento e da apólice (n.º 3). No entanto, entendeu-se que, no caso dos *unit linked*, a divergência entre as informações pré-contratuais e a apólice reveste uma gravidade que justifica um acréscimo na protecção dos direitos dos tomadores de seguros.

Ao Instituto de Seguros de Portugal é ainda atribuída competência para fixar deveres de informação e de publicidade acrescidos que se revelem necessários para a compreensão efectiva pelo tomador de seguros dos elementos essenciais do compromisso, ajustados às características específicas dos seguros ou operações do ramo «Vida».

Foi ouvido o Instituto de Seguros de Portugal.

Assim:

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

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho

Os artigos 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

-
- a)
 - b)
 - c)
 - d)
 - e)
 - f)
 - g)
 - h)
 - i)
 - j) «Instrumentos de captação de aforro estruturados (ICAE)» — instrumentos financeiros que, embora assumam a forma jurídica de um instrumento original já existente, têm características que não são directamente identificáveis com as do instrumento original, em virtude de terem associados outros instrumentos de cuja evolução depende, total ou parcialmente, a sua rendibilidade, sendo o risco do investimento assumido, ainda que só em parte, pelo tomador de seguro;
 - l) [Anterior alínea j).]
 - m) [Anterior alínea l).]
 - n) [Anterior alínea m).]
 - o) [Anterior alínea n).]
 - p) [Anterior alínea o).]
 - q) [Anterior alínea p).]
 - r) [Anterior alínea q).]
 - s) [Anterior alínea r).]
 - t) [Anterior alínea s).]
 - u) [Anterior alínea t).]
 - v) [Anterior alínea u).]
 - x) [Anterior alínea v).]
 - z) [Anterior alínea x).]
 - aa) [Anterior alínea z).]

Artigo 2.º

- 1 —
- a)
 - b)
 - c)

2 — (Anterior n.º 3.)

3 — (Anterior n.º 4.)

4 — (Anterior n.º 5.)

5 — (Anterior n.º 6.)

6 — Aos deveres de informação previstos nos números anteriores podem acrescer, caso se revelem necessários para a compreensão efectiva pelo tomador dos elementos essenciais do compromisso, deveres de informação e de publicidade ajustados às características específicas dos seguros ou operações do ramo 'Vida', a fixar por norma do Instituto de Seguros de Portugal.

7 — Se as características específicas dos seguros ou operações o justificarem, pode ser exigido que a informação seja disponibilizada através de um prospecto informativo cujo conteúdo e suporte são definidos por norma do Instituto de Seguros de Portugal.

8 — Ao incumprimento dos deveres fixados nos termos dos n.ºs 1, 6 e 7 é aplicável o disposto nos n.ºs 2 do artigo 179.º, 2 do artigo 180.º e 2 e 3 do artigo 182.º e no artigo 183.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril.»

Artigo 2.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho

Ao Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho, é aditado o artigo 5.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 5.º-A

Instrumentos de captação de aforro estruturados

1 — Para efeitos do presente diploma, são qualificados como ICAE os seguros ligados a fundos de investimento.

2 — Por norma do Instituto de Seguros de Portugal podem ser qualificados como ICAE outros contratos de seguro ou operações do ramo 'Vida' que reúnam as características previstas na alínea *j*) do artigo 1.º

3 — Aos deveres de informação pré-contratuais previstos no n.º 1 do artigo 179.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril, acrescem deveres específicos de informação e publicidade a definir por norma do Instituto de Seguros de Portugal.

4 — Sem prejuízo do cumprimento de outros deveres de informação pré-contratual, as empresas de seguros devem disponibilizar a informação prevista no número anterior através de um prospecto informativo cujo conteúdo e suporte são definidos por norma do Instituto de Seguros de Portugal.

5 — A proposta do contrato de seguro ou operação do ramo 'Vida' qualificado como ICAE deve conter uma menção comprovativa de que foi entregue ao tomador o documento referido no número anterior, presumindo-se, na sua falta, que o mesmo não o recebeu, assistindo-lhe, neste caso, o direito de resolver o contrato no prazo de 30 dias a contar da recepção da apólice, e de ser reembolsado da totalidade das importâncias pagas.

6 — O tomador de um contrato de seguro ou operação do ramo 'Vida' qualificado como ICAE dispõe do prazo de 30 dias a contar da recepção da apólice para renunciar aos efeitos do contrato ou operação, sempre que as condições dos mesmos não estejam em conformidade com as informações referidas no n.º 3, sendo reembolsado da totalidade das importâncias pagas.

7 — O tomador de um contrato de seguro ou operação do ramo 'Vida' qualificado como ICAE dispõe do prazo de 30 dias a contar da data de recepção da

apólice para renunciar aos efeitos do contrato ou operação, sendo aplicável o regime previsto no artigo 183.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril.

8 — Sob pena de ineficácia, a comunicação da resolução e da renúncia referidas nos n.ºs 5, 6 e 7 deve ser notificada por carta registada expedida para o endereço da sede social ou da sucursal da empresa de seguros que celebrou o contrato.»

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Fevereiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite*.

Promulgado em 10 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Aviso n.º 24/2004

Por ordem superior se torna público que, em 26 de Novembro de 2003, a República da Arménia depositou o seu instrumento de adesão às emendas introduzidas ao Protocolo, de Montreal sobre as Substâncias Que Empobrecem a Camada de Ozono, adoptadas na 2.ª Reunião das Partes Contratantes do Protocolo, concluídas em Londres em 29 de Junho de 1990.

Portugal é Parte das mesmas emendas, aprovadas, para ratificação, pelo Decreto n.º 39/92, publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 191, de 20 de Agosto de 1992, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 24 de Novembro de 1992 conforme o Aviso n.º 88/93 (*Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 94, de 22 de Abril de 1993) e tendo entrado em vigor para Portugal em 22 de Fevereiro de 1993 (*Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 150, de 2 de Julho de 1998).

As emendas entrarão em vigor para a República da Arménia no dia 24 de Fevereiro de 2004.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 16 de Fevereiro de 2004. — O Director de Serviços das Organizações Económicas Internacionais, *João Patrício*.

Aviso n.º 25/2004

Por ordem superior se torna público que o Governo da República Portuguesa depositou, em 30 de Janeiro de 2004, junto do Secretariado-Geral da União Internacional de Telecomunicações, o seu instrumento de ratificação relativo aos Actos Finais da Conferência Administrativa Regional dos Membros da União Internacional de Telecomunicações pertencentes à zona europeia de radiodifusão, de 1985, encarregada de proceder à revisão parcial do Acordo Regional para a Zona Europeia de Radiodifusão, Estocolmo (1961).

Os Actos Finais foram aprovados pelo Decreto n.º 21/2003, de 3 de Maio, publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 102, de 3 de Maio de 2003.

Os referidos Actos Finais entraram em vigor relativamente a Portugal em 30 de Janeiro de 2004.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 26 de Fevereiro de 2004. — O Director de Serviços das Organizações Económicas Internacionais, *João Patrício*.

Aviso n.º 26/2004

Por ordem superior se torna público que o Governo da República Portuguesa depositou, em 30 de Janeiro de 2004, junto do Secretariado-Geral da União Internacional de Telecomunicações, o seu instrumento de ratificação relativo aos Actos Finais da Conferência Administrativa Regional da União Internacional de Telecomunicações (VIT), de 1984, para a Planificação do Serviço de Radiodifusão Sonora em Ondas Métricas (Região 1 e parte da Região 3).

Os Actos Finais foram aprovados pelo Decreto n.º 39/2003, de 2 de Setembro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 202, de 2 de Setembro de 2003.

Os referidos Actos Finais entraram em vigor relativamente a Portugal em 30 de Janeiro de 2004.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 26 de Fevereiro de 2004. — O Director de Serviços das Organizações Económicas Internacionais, *João Patrício*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 61/2004

de 22 de Março

Com a publicação do presente diploma transpõe-se para o direito interno a Directiva n.º 2003/19/CE, da Comissão, de 21 Março, que altera a Directiva n.º 97/27/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho, aprovando o Regulamento Relativo às Massas e Dimensões de Determinadas Categorias de Automóveis e Seus Reboques.

Face à experiência adquirida com a aplicação da Directiva n.º 97/27/CE, é necessário alterar e reformular de um modo mais preciso determinadas disposições nela contidas para assegurar uma interpretação uniforme em todos os Estados membros.

A Directiva n.º 96/53/CE, do Conselho, de 25 de Julho, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 2002/7/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, permite o aumento das dimensões de certos veículos e, em particular, do comprimento máximo dos veículos pesados de passageiros.

A fim de possibilitar a homologação CE de veículos que atinjam o comprimento máximo permitido, é necessário alterar, nesse sentido, o disposto na Directiva n.º 97/27/CE.

Pelo presente Regulamento pretende-se, também, proceder à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 214/96, de 20 de Novembro,

2/98, de 3 de Janeiro, 162/2001, de 22 de Maio, e 265-A/2001, de 28 de Setembro, e pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto.

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

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2003/19/CE, da Comissão, de 21 de Março, aprovando o Regulamento Relativo às Massas e Dimensões de Determinadas Categorias de Automóveis e Seus Reboques, cujo texto se publica em anexo e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos ao Regulamento aprovado nos termos do número anterior fazem dele parte integrante.

Artigo 2.º

Homologações anteriores

O Regulamento ora aprovado não invalida quaisquer homologações concedidas nos termos da Directiva n.º 97/27/CE nem impede a extensão de tais homologações ao abrigo do disposto na directiva com base na qual tenham sido concedidas.

Artigo 3.º

Produção de efeitos

1 — A partir da entrada em vigor do presente diploma, e caso os veículos satisfaçam o disposto no Regulamento ora aprovado, por motivos relacionados com as massas e dimensões, não é permitido:

- a) Recusar a um modelo de veículo das categorias M₂, M₃, N ou O a concessão da homologação CE ou da homologação de âmbito nacional;
- b) Recusar a um modelo de veículo das categorias M₂, M₃, N ou O a atribuição das massas para efeitos de matrícula/circulação;
- c) Proibir a matrícula, venda ou entrada em circulação de veículos das categorias M₂, M₃, N ou O.

2 — A partir de 1 de Outubro de 2004, não é permitido conceder a homologação e deve ser recusada a homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo das categorias M₂, M₃, N ou O, por motivos relacionados com as suas massas e dimensões, caso se verifique o incumprimento do disposto no Regulamento ora aprovado.

3 — Deve ser recusada, até 9 de Março de 2005, a concessão de uma homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo, bem como recusada ou proibida a venda, a matrícula, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo e ainda considerado inválido o respectivo certificado de conformidade, caso se verifique o incumprimento dos critérios de manobrabilidade previstos no diploma ora aprovado.

Artigo 4.º

Revogação

É revogado o anexo I da Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, no que se refere aos pesos e dimensões

dos automóveis e seus reboques de todas as categorias, exceptuando os da categoria M₁.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Dezembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *Carlos Manuel Tavares da Silva*.

Promulgado em 26 de Fevereiro de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 2 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO

REGULAMENTO RELATIVO ÀS MASSAS E DIMENSÕES DE DETERMINADAS CATEGORIAS DE AUTOMÓVEIS E SEUS REBOQUES

CAPÍTULO I

Massas e dimensões dos automóveis das categorias M₂, M₃ e N e dos reboques da categoria O

SECÇÃO I

Do âmbito de aplicação e das definições

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se às massas e dimensões dos automóveis das categorias M₂, M₃ e N e dos reboques da categoria O, tal como definidos no anexo II-A do 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, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 72-B/2003, de 14 de Abril.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- 1) «Veículo» qualquer automóvel tal como definido na alínea *d*) do artigo 2.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas;
- 2) Automóveis da categoria N:
 - a) «Veículo de mercadorias» um automóvel das categorias N₁, N₂ ou N₃ concebido e construído exclusiva ou principalmente para o transporte de mercadorias, podendo igualmente atrelar um reboque;
 - b) «Veículo de tracção ou tractor» um automóvel das categorias N₁, N₂ ou N₃ concebido e construído exclusiva ou principalmente para atrelar reboques;

- c) «Veículo de tracção de reboques ou tractor rodoviário» um veículo de tracção concebido e construído exclusiva ou principalmente para atrelar reboques, mas não semi-reboques, podendo ser equipado com uma plataforma de carga;
- d) «Veículo de tracção de semi-reboques ou tractor de semi-reboque» um veículo de tracção concebido e construído exclusiva ou principalmente para atrelar semi-reboques;
- 3) Automóveis das categorias M₂ ou M₃:
- a) «Autocarro» um veículo de um ou dois pisos, rígidos ou articulados, das categorias M₂ e M₃, definidas na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas;
- b) «Classe de autocarro» qualquer das classes de veículos definidas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 2.º do Regulamento sobre Disposições Especiais Aplicáveis aos Automóveis Pesados de Passageiros, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de Março.
- c) «Autocarro articulado» um veículo definido no n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento referido na alínea anterior;
- d) «Autocarro de dois pisos» um veículo definido no n.º 8 do artigo 2.º do referido Regulamento;
- 4) Veículos da categoria O:
- a) «Veículo rebocado ou reboque» um veículo sem propulsão própria concebido e construído para ser rebocado por um automóvel;
- b) «Semi-reboque» um veículo rebocado concebido para ser acoplado a um veículo de tracção de semi-reboques ou a um eixo de apoio e para transmitir uma carga vertical considerável ao veículo de tracção ou ao eixo de apoio;
- c) «Reboque com barra de tracção» um veículo rebocado com, pelo menos, dois eixos, dos quais um eixo direccional, e equipado com um dispositivo de reboque capaz de mover-se verticalmente em relação ao reboque, e que não transmite uma carga considerável ao veículo tractor (menos de 100 daN), sendo um semi-reboque acoplado a um eixo de apoio considerado como um reboque com barra de tracção;
- d) «Reboque de eixo central» um reboque com barra de tracção rígida em que o ou os eixos se situam perto do centro de gravidade do veículo, quando uniformemente carregado, de modo que apenas uma pequena carga vertical estática, não superior a 10 % da carga correspondente à massa máxima do reboque ou a uma carga de 1000 daN, considerando-se a que for menor, é transmitida ao veículo tractor;
- 5) As definições incluídas nos anexos I e II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes ou Unidades Técnicas são aplicáveis ao presente Regulamento.

Artigo 3.º

Outras definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- 1) «Conjunto de eixos» os eixos pertencentes a um mesmo grupo, recebendo um conjunto de dois eixos a designação de eixo duplo, um conjunto de três é designado por eixo triplo; por convenção, considera-se um eixo simples como um conjunto de um único eixo;
- 2) «Dimensões do veículo» as dimensões do veículo, baseadas na sua construção e comunicadas pelo fabricante;
- 3) «Comprimento do veículo» uma dimensão que é medida de acordo com a norma ISO 612-1978, termo n.º 6.1, não devendo para além do disposto na referida norma, na medição do comprimento do veículo, ser tomados em consideração os seguintes dispositivos:
- a) Limpa-pára-brisas e dispositivos de lavagem;
- b) Chapas identificativas dianteiras ou traseiras;
- c) Dispositivos de selagem aduaneira e sua protecção;
- d) Dispositivos de fixação de oleados e sua protecção;
- e) Faróis;
- f) Espelhos e outros dispositivos para visão indirecta;
- g) Auxiliares de observação;
- h) Tubos de admissão de ar;
- i) Batentes para caixa desmontável;
- j) Degraus e estribos de acesso e dispositivos de retenção para passageiros;
- k) Borrachas e equipamento similar;
- l) Plataformas de elevação, rampas de acesso e outro equipamento similar em ordem de marcha que não ultrapasse 300 mm, desde que a capacidade de carga do veículo não aumente;
- m) Dispositivos de engate para automóveis;
- n) Dispositivos de ligação aérea à rede eléctrica em veículos de propulsão eléctrica;
- o) Pára-sóis exteriores;
- 4) «Largura do veículo» uma dimensão que é medida de acordo com a norma ISO 612-1978, termo n.º 6.2, não devendo para além do disposto na referida norma, na medição da largura do veículo, ser tomados em consideração os seguintes dispositivos:
- a) Dispositivos de selagem aduaneira e sua protecção;
- b) Dispositivos de fixação de oleados e sua protecção;
- c) Dispositivos de aviso de rebentamento dos pneus;

- d) Peças flexíveis salientes de sistemas anti-projecção;
 - e) Faróis;
 - f) Para veículos das categorias M₂ e M₃, rampas de acesso em ordem de marcha, plataformas de elevação e outro equipamento semelhante em ordem de marcha que não ultrapasse 10 mm em relação à face lateral do veículo, desde que os cantos posteriores e anteriores das rampas sejam arredondados com um raio não inferior a 5 mm e as arestas sejam boleadas com um raio não inferior a 2,5 mm;
 - g) Espelhos e outros dispositivos para visão indirecta;
 - h) Indicadores de pressão dos pneus;
 - i) Degraus e estribos retrácteis;
 - j) As partes deflectidas das paredes dos pneus imediatamente acima do ponto de contacto com o solo;
 - k) Auxiliares de observação;
 - l) Dispositivos de guiamento laterais retrácteis de autocarros e camionetas de passageiros destinados a ser utilizados em sistemas de guiamento de autocarros, se não estiverem retraídos;
- 5) «Altura do veículo» uma dimensão que é medida de acordo com a norma ISO 612-1978, termo n.º 6.3, não devendo para além do disposto na referida norma, na medição da altura do veículo, ser tomados em consideração os seguintes dispositivos:
- a) Antenas;
 - b) Pantógrafos ou varas de tróleis na sua posição elevada, devendo, no caso dos veículos com dispositivos de elevação do ou dos veios, o efeito deste dispositivo ser tomado em consideração;
- 6) «Comprimento da zona de carga de um veículo que não seja um veículo de tracção de semi-reboque ou um semi-reboque» a distância compreendida entre o ponto extremo dianteiro da zona de carga e o ponto extremo traseiro do veículo, medida horizontalmente no plano longitudinal do veículo, não devendo na medição desta distância ser tomados em consideração:
- a) A área de carga situada à frente do ponto extremo da retaguarda da cabina;
 - b) Os dispositivos referidos no n.º 3 supra;
 - c) As unidades de arrefecimento salientes ou outros equipamentos auxiliares situados à frente da zona de carga;
- 7) «Massa do veículo em ordem de marcha» a massa definida no n.º 2.6 do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes ou Unidades Técnicas;
- 8) «Massa máxima em carga tecnicamente admissível (M)» a massa máxima do veículo, com base na sua construção e capacidade, declarada pelo fabricante;
- 9) «Massa máxima tecnicamente admissível no eixo (m)» a massa correspondente à carga máxima estática vertical admissível exercida pelo eixo na superfície do solo, determinada com base na construção do veículo e do eixo e declarada pelo fabricante do veículo; nos veículos da categoria N₁, a massa máxima tecnicamente admissível sobre o ou os eixos da retaguarda não pode ser excedida em mais de 15 % e a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo não pode ser excedida em mais de 10 % ou 100 kg, conforme o valor mais baixo, a aplicar apenas no caso de um reboque de um veículo tractor, desde que a velocidade de funcionamento seja limitada a 80 km/h, ou menos; o fabricante do veículo deve indicar quaisquer das referidas restrições de velocidade ou outras condições de funcionamento no manual do utilizador;
- 10) «Massa máxima tecnicamente admissível num conjunto de eixos (μ)» a massa correspondente à carga máxima estática vertical admissível exercida pelo conjunto de eixos na superfície do solo, determinada com base na construção do veículo e do conjunto de eixos, declarada pelo fabricante do veículo;
- 11) «Massa rebocável» a carga total exercida na superfície do solo pelo(s) eixo(s) do(s) veículo(s) rebocado(s);
- 12) «Massa máxima rebocável tecnicamente admissível (TM)» a massa máxima rebocável declarada pelo fabricante;
- 13) «Massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate de um automóvel» a massa correspondente à carga máxima vertical estática admissível no ponto de engate, determinada com base na construção do automóvel e ou do dispositivo de engate e conforme declarada pelo fabricante, não incluindo por definição a massa do dispositivo de engate do automóvel;
- 14) «Massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate do semi-reboque ou do reboque de eixo central» a massa correspondente à carga vertical estática máxima admissível a transferir pelo reboque ao veículo de tracção no ponto de engate declarada pelo fabricante;
- 15) «Massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos (MC)» a massa total do conjunto formado pelo automóvel e pelo(s) seu(s) reboque(s) declarada pelo fabricante; no caso de conjuntos de semi-reboques ou de reboques de eixo central, deve ser utilizada a massa máxima tecnicamente admissível sobre o eixo do reboque, em vez da massa máxima em carga tecnicamente admissível M;
- 16) «Dispositivo de elevação do ou dos eixos» qualquer dispositivo com que o veículo se encontre permanentemente equipado para reduzir ou aumentar a carga no ou nos eixos, de acordo com as condições de carga do veículo, mediante o levantamento/descida das rodas em relação ao pavimento ou, sem levantamento das rodas em relação ao pavimento, nomeadamente no caso dos sistemas de suspensão pneumática ou outros sistemas, a fim de reduzir o desgaste dos pneus quando o veículo não se encontre completamente carregado e ou de facilitar o arranque dos automóveis ou conjuntos de veículos em pisos escorregadios mediante o aumento da carga no eixo motor;

- 17) «Eixo retráctil» um eixo que pode ser levantado/descido pelo respectivo dispositivo de elevação de acordo com o disposto na primeira parte do número anterior;
- 18) «Eixo deslastrável» um eixo cuja carga pode ser modificada sem levantar as rodas, mediante a utilização do dispositivo de elevação do eixo, de acordo com o disposto na segunda parte do n.º 16) do presente artigo;
- 19) «Suspensão pneumática» um sistema de suspensão em que, pelo menos, 75 % do efeito de mola é causado pela elasticidade do ar;
- 20) «Suspensão reconhecida como equivalente à suspensão pneumática» um sistema de suspensão para o eixo ou conjunto de eixos de um veículo, nos termos do disposto nos artigos 28.º a 30.º do presente Regulamento;
- 21) «Modelo de veículo» veículos que não diferem entre si nos seguintes pontos fundamentais:
 - a) Fabricante;
 - b) Aspectos essenciais da construção e do projecto, tal como referido no artigo 6.º do presente Regulamento.

SECÇÃO II

Das disposições gerais

Artigo 4.º

Veículos para fins especiais

Os veículos completos ou completados da categoria N que não sejam veículos de mercadorias nem veículos de tracção são considerados veículos para fins especiais.

Artigo 5.º

Massa máxima

1 — A categoria do veículo é determinada em conformidade com o anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes ou Unidades Técnicas.

2 — Por definição, a uma dada configuração técnica do modelo de veículo, tal como definida por uma série de valores possíveis dos elementos constantes da ficha de informações do anexo II ao presente Regulamento, apenas pode ser atribuída uma massa máxima em carga tecnicamente admissível, sendo esta definição, apenas um valor, aplicável às especificações técnicas relevantes constantes dos n.ºs 9), 10), 12), 13) e 14) do artigo 3.º, quando adequado.

Artigo 6.º

Aspectos essenciais da construção e do projecto

1 — Os aspectos essenciais da construção e do projecto no caso dos veículos das categorias M₂ e M₃ são:

- a) Quadro/construção monobloco, um/dois pisos, veículo rígido/articulado (diferenças óbvias e fundamentais);
- b) Número de eixos.

2 — Os aspectos essenciais da construção e do projecto no caso dos veículos das categorias N são:

- a) Quadro/plataforma (diferenças óbvias e fundamentais);
- b) Número de eixos.

3 — Os aspectos essenciais da construção e do projecto no caso dos veículos das categorias O são:

- a) Quadro/construção monobloco (diferenças óbvias e fundamentais), reboque com barra de tracção/semi-reboque/reboque de eixo central;
- b) Sistema de travagem: destravado/inércia/contínuo;
- c) Número de eixos.

4 — Para efeitos do disposto no presente artigo, não se consideram essenciais aspectos da construção e do projecto, nomeadamente a distância entre eixos, a concepção dos eixos, a suspensão, a direcção, os pneus e as alterações correspondentes do dispositivo corrector de travagem dos eixos, ou a adição ou supressão de válvulas de redução em versões de tractores de semi-reboque e de camiões, bem como os equipamentos montados no quadro, nomeadamente motor, depósito de combustível ou transmissão.

SECÇÃO III

Do pedido de homologação CE e da homologação CE

Artigo 7.º

Pedido de homologação CE

1 — O pedido de homologação CE de acordo com o artigo 3.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas de um modelo de veículo no que diz respeito às respectivas massas e dimensões deve ser apresentado pelo seu fabricante.

2 — O pedido deve ser acompanhado de uma ficha de informações, cujo modelo consta do anexo II do presente Regulamento.

3 — O ou os veículos que obedeçam às características descritas no anexo II do presente Regulamento e que sejam escolhidos, a contento do serviço técnico responsável pelas verificações ou ensaios de homologação, como representativos do modelo a aprovar devem ser submetidos à apreciação do referido serviço.

Artigo 8.º

Homologação CE

1 — A homologação CE de acordo com o referido no artigo 11.º do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas deve ser concedida no caso de estarem satisfeitos todos os requisitos pertinentes.

2 — O modelo de certificado de homologação CE consta do anexo III do presente Regulamento.

3 — A notificação da concessão, prolongamento ou recusa da homologação de um modelo de veículo nos termos do presente Regulamento deve ser comunicada às autoridades de homologação dos restantes Estados membros da União Europeia de acordo com o procedimento previsto no artigo 12.º do Regulamento referido no n.º 1 do presente artigo.

4 — A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação de acordo com o anexo VII do Regulamento da Homologação CE de

Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, não podendo a Direcção-Geral de Viação atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

SECÇÃO IV

Da alteração das homologações e da conformidade da produção

Artigo 9.º

Alteração das homologações

Em caso de alterações concedidas nos termos do presente Regulamento, deve aplicar-se o disposto na secção III do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

Artigo 10.º

Conformidade da produção

As medidas destinadas a assegurar a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 32.º do Regulamento referido no artigo anterior.

SECÇÃO V

Dos requisitos gerais

SUBSECÇÃO I

Das medições da massa e das dimensões

Artigo 11.º

Medição da massa do veículo em ordem de marcha e da sua distribuição pelos eixos

1 — A massa do veículo em ordem de marcha e a sua distribuição pelos eixos devem ser medidas em veículos submetidos nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 7.º, colocados numa posição estática, com o conjunto das rodas na posição de marcha em linha recta.

2 — No caso de as massas determinadas não diferirem mais de 3 % das massas indicadas pelo fabricante para as configurações técnicas correspondentes, dentro do modelo de veículo apresentado, ou mais de 5 %, se o veículo for das categorias N₁, O₁, O₂ ou M₂ até 3,5 t, os valores a utilizar para efeitos dos requisitos que se seguem serão as massas em ordem de marcha e a sua distribuição pelos eixos declaradas pelo fabricante.

3 — Caso não se verifique o disposto no número anterior, devem ser utilizadas as massas obtidas, podendo o serviço técnico nessas circunstâncias efectuar, se necessário, medições adicionais noutros veículos para além dos postos à disposição de acordo com o referido no n.º 3 do artigo 7.º do presente Regulamento.

Artigo 12.º

Medição das dimensões

1 — A medição do comprimento, largura e altura totais é efectuada, em conformidade com o previsto nos n.ºs 2) a 6) do artigo 3.º, no veículo ou nos veículos em ordem de marcha submetidos à apreciação do serviço técnico, conforme estabelecido no n.º 3 do artigo 7.º do presente Regulamento.

2 — No caso de as dimensões medidas diferirem em mais de 1 % das declaradas pelo fabricante para as configurações técnicas correspondentes de um modelo, os valores a utilizar para efeitos dos requisitos que se seguem serão as dimensões medidas, pelo que, nesse caso, o serviço técnico pode efectuar, se necessário, medições adicionais noutros veículos para além dos submetidos à apreciação do serviço técnico, conforme estabelecido no n.º 3 do artigo 7.º, não podendo os valores limite estabelecidos na Portaria n.º 1092/97, de 3 de Novembro, contudo, ser ultrapassados.

SUBSECÇÃO II

Das dimensões máximas autorizadas dos automóveis

Artigo 13.º

Comprimento máximo nos automóveis

1 — O comprimento máximo dos automóveis é o referido no Regulamento que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional de determinadas categorias de veículos.

2 — O comprimento máximo dos reboques, com a exclusão dos semi-reboques, é o constante do diploma referido no número anterior.

3 — O comprimento máximo dos autocarros articulados é o referido no citado diploma.

Artigo 14.º

Comprimento máximo dos semi-reboques

1 — A distância referida no número seguinte deve ser medida sem tomar em consideração os dispositivos mencionados no n.º 3) do artigo 3.º do presente Regulamento e a distância referida no n.º 3 deve ser medida sem qualquer exclusão.

2 — A distância entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda dos semi-reboques não deve exceder o limite estabelecido no Regulamento referido no artigo anterior.

3 — A distância entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto situado na extremidade dianteira do semi-reboque não deve exceder o constante no Regulamento que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional de determinadas categorias de veículos.

Artigo 15.º

Largura máxima dos veículos

1 — A largura máxima de qualquer veículo é a referida no Regulamento que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional de determinadas categorias de veículos.

2 — A largura máxima das superestruturas fixas ou móveis de veículos das categorias N e O especialmente concebidos para o transporte de mercadorias a temperaturas controladas e com paredes laterais de espessura superior a 45 mm, incluindo o isolamento, é a constante do Regulamento referido no número anterior.

Artigo 16.º

Altura máxima dos veículos

A altura máxima de qualquer veículo é a referida no Regulamento que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional de determinadas categorias de veículos.

SUBSECÇÃO III

Do cálculo da distribuição da(s) massa(s)

Artigo 17.º

Método de cálculo

1 — Para efeitos do cálculo da distribuição da ou das massas previsto nos números que se seguem, o fabricante deve fornecer ao serviço técnico responsável pelos ensaios informações, sob a forma de quadro ou de qualquer outra forma adequada, necessárias para se conhecer, para cada configuração técnica do modelo de veículo, tal como definida por cada conjunto de valores possíveis de todos os elementos previstos no anexo II do presente Regulamento, bem como os valores correspondentes da massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo, das massas máximas tecnicamente admissíveis nos eixos e conjuntos de eixos, da massa máxima rebocável tecnicamente admissível e da massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos.

2 — Devem ser efectuados cálculos adequados para verificar o cumprimento dos requisitos adiante indicados no tocante a cada configuração técnica do modelo, podendo, para este efeito, reduzir-se os cálculos aos casos menos favoráveis.

3 — Nos requisitos referidos nos artigos seguintes, as menções M , m_i , μ_i , TM e MC designam, respectivamente, os parâmetros referidos no n.º 1 do anexo I do presente Regulamento, para os quais têm de ser satisfeitos os requisitos constantes da presente subsecção.

4 — No caso do eixo simples, designado por «i» como eixo e por «j» como conjunto de eixos, m_i é por definição igual a μ_j .

5 — No caso dos veículos equipados com eixos deslastráveis, os cálculos referidos nos artigos seguintes devem ser efectuados com a suspensão dos eixos carregada nas condições normais de circulação.

6 — No caso dos veículos equipados com eixos retrácteis, os cálculos referidos nos artigos seguintes devem ser efectuados com os eixos descidos.

7 — Para os conjuntos de eixos, o fabricante deve indicar as leis de distribuição pelos eixos da massa total aplicada ao conjunto, nomeadamente indicando as fórmulas de repartição ou fornecendo diagramas de distribuição das cargas.

8 — No caso dos semi-reboques e dos reboques de eixo central, e para efeito dos cálculos referidos nos artigos seguintes, o ponto de engate deve ser considerado como um eixo designado «O», e as massas correspondentes m_o e μ_o definidas, por convenção, como a massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate do reboque.

Artigo 18.º

Requisitos para os veículos das categorias N e O, com excepção das caravanas e autocaravanas

1 — O somatório das massas m_i não deve ser inferior à massa M .

2 — Para cada conjunto de eixos «j», o somatório das massas m_i nos respectivos eixos não deve ser inferior à massa μ_j ; além disso, cada uma das massas μ_j não deve ser inferior à parcela da massa μ_j aplicada no eixo «i», tal como determinada pelas leis de distribuição das massas nesse conjunto de eixos.

3 — O somatório das massas μ_j não deve ser inferior à massa M .

4 — A massa em ordem de marcha mais a massa correspondente a 75 kg multiplicada pelo número de passageiros, mais a massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate não deve exceder a massa M .

5 — Com o veículo carregado à massa M , em conformidade com qualquer das situações aplicáveis descritas nos números seguintes, a massa correspondente à carga no eixo «i» não pode exceder a massa M_i nesse eixo e a massa correspondente à carga no eixo simples ou conjunto de eixos «j» não pode exceder a massa μ_j .

6 — O veículo em ordem de marcha com uma massa de 75 kg colocada em cada um dos bancos destinados aos passageiros deve encontrar-se carregado à respectiva massa M , estando a carga útil a transportar uniformemente distribuída pelo espaço destinado ao transporte de mercadorias.

7 — Em caso de distribuição extrema da massa, isto é, carga não uniforme, o fabricante tem de indicar as posições extremas admissíveis do centro de gravidade da carga útil a transportar e ou da carroçaria e ou do equipamento ou acessórios interiores, nomeadamente, de 0,50 m a 1,30 m à frente do primeiro eixo traseiro, com o veículo em ordem de marcha, carregado à respectiva massa M e com uma massa de 75 kg colocada em cada um dos bancos destinados a passageiros.

8 — Quando um veículo da categoria N se encontra carregado à respectiva massa M e o eixo da retaguarda, designado por eixo «n», ou conjunto de eixos traseiros, designado por conjunto de eixos «q», está carregado à massa m_n ou μ_q , a massa apoiada no eixo ou eixos direccionais não pode ser inferior a 20 % de M .

9 — MC não deve exceder $M + TM$.

Artigo 19.º

Requisitos para autocarros

1 — Para os autocarros são aplicáveis os requisitos constantes dos n.ºs 1, 2, 3 e 9 do artigo anterior.

2 — A massa do veículo em ordem de marcha mais a massa Q multiplicada pelo número de passageiros sentados e em pé, mais as massas WP , B e BX , definidas no n.º 4 infra, mais a massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate, caso um engate tenha sido montado pelo fabricante, não devem exceder a massa M .

3 — Quando o veículo incompleto se encontra carregado à respectiva massa M na situação descrita no n.º 6 do artigo anterior, ou quando o veículo completo ou completado em ordem de marcha se encontra carregado conforme descrito no número seguinte, a massa correspondente à carga em cada eixo não pode exceder a massa m_i de cada eixo e a massa correspondente à carga em cada eixo simples ou conjunto de eixos não pode exceder a massa μ_j desse conjunto de eixos; além

disso, a massa correspondente à carga no eixo motor ou o somatório das massas correspondentes às cargas nos eixos motores deve ser, pelo menos, igual a 25 % de M.

4 — O veículo em ordem de marcha é o veículo carregado com uma massa correspondente ao número P de passageiros sentados, de massa Q; uma massa correspondente ao número SP de passageiros em pé, de massa Q uniformemente distribuída pela superfície S_1 disponível para passageiros em pé, se aplicável; uma massa WP uniformemente distribuída por cada espaço destinado a cadeiras de rodas; uma massa igual a B (kg) uniformemente distribuída pelos compartimentos para bagagem; uma massa igual a BX (kg) uniformemente distribuída pela área do tejadilho equipada para o transporte de bagagem, sendo:

- a) P o número de lugares sentados;
- b) S_1 a área disponível para passageiros em pé; no caso de veículos das classes III ou B, $S_1=0$;
- c) SP, declarado pelo fabricante, não deve exceder o valor S_1/S_{sp} , em que S_{sp} é o espaço convencionalmente previsto para cada passageiro em pé, conforme especificado no quadro I constante do anexo I do presente Regulamento;
- d) WP (kg) o número de espaços para cadeiras de rodas multiplicado por 250 kg, que representa a massa de uma cadeira de rodas e utilizador;
- e) B (kg), declarado pelo fabricante, deve ter um valor numérico não inferior a $100 \times V$, o que inclui os compartimentos para bagagem ou porta-bagagens do tejadilho eventualmente fixados no exterior do veículo;
- f) V o volume total dos compartimentos para bagagem em metros cúbicos; aquando da homologação de um veículo da classe I ou A, o volume dos compartimentos para bagagem acessíveis apenas a partir do exterior do veículo não deve ser considerado;
- g) BX, declarado pelo fabricante, deve ter um valor numérico não inferior a 75 kg/m^2 ; os veículos de dois pisos não devem ser equipados para o transporte de bagagem no tejadilho e, consequentemente, o BX dos veículos de dois pisos será zero;
- h) Q e S_{sp} têm os valores indicados no quadro I constante do anexo I do presente Regulamento.

5 — No caso de um veículo equipado com um número de lugares sentados variável, com uma área disponível para passageiros em pé (S_1) e ou equipada para o transporte de cadeiras de rodas, os requisitos constantes dos n.ºs 2 e 3 supra devem ser verificados para cada uma das seguintes condições, conforme o que for aplicável:

- a) Com todos os possíveis lugares sentados ocupados e, em seguida, com a área restante para os passageiros em pé, até à capacidade máxima de lugares em pé declarada pelo fabricante, se atingida, também ocupada e, se ainda sobrar espaço, com os eventuais espaços para cadeiras de rodas ocupados;
- b) Com todos os possíveis lugares em pé ocupados, até à capacidade limite de lugares em pé declarada pelo fabricante e, em seguida, com os restantes lugares sentados possíveis também ocupados e, se ainda sobrar espaço, com os eventuais espaços para cadeiras de rodas ocupados;

- c) Com todos os espaços possíveis para cadeiras de rodas ocupados e, em seguida, com os restantes lugares em pé possíveis também ocupados, até à capacidade limite declarada pelo fabricante, se atingida e, se ainda sobrar espaço, com os restantes lugares sentados possíveis ocupados.

6 — Se o veículo se encontrar em ordem de marcha ou carregado conforme especificado no n.º 4, a massa correspondente à carga no eixo dianteiro ou no grupo de eixos dianteiros não poderá ser inferior à percentagem da massa do veículo em ordem de marcha ou da massa máxima em carga tecnicamente admissível «M» estabelecidas no quadro II constante do anexo I do presente Regulamento.

7 — No caso de um veículo ser homologado relativamente a mais de uma classe, aplica-se o disposto nos n.ºs 2 e 3 supra a cada uma das classes.

Artigo 20.º

Requisitos para caravanas e autocaravanas

1 — Devem ser aplicados os requisitos constantes dos n.ºs 1, 2, 3, 4 e 9 do artigo 18.º do presente Regulamento.

2 — Para além do disposto no número anterior, quando o veículo incompleto se encontrar carregado à respectiva massa M na situação descrita no n.º 6 do artigo 18.º, ou quando o veículo completo ou completado em ordem de marcha se encontrar carregado à respectiva massa M, a massa correspondente à carga em cada eixo não pode exceder a massa m_i desse eixo e a massa correspondente à carga em cada eixo simples ou conjunto de eixos não pode exceder a massa m_j desse conjunto de eixos.

3 — Para além do disposto no número anterior, a massa correspondente à carga no eixo motor ou o somatório das massas correspondentes às cargas nos eixos motores deve ser, pelo menos, igual a 25 % de M.

SUBSECÇÃO IV

Das condições a verificar para a classificação de um veículo como fora-de-estrada

Artigo 21.º

Veículo fora-de-estrada

1 — O serviço técnico deve verificar se o veículo completo ou completado ou o veículo de tracção de semi-reboques (tractor de semi-reboques) sem prato de engate deva ser considerado como veículo fora-de-estrada de acordo com os requisitos constantes do anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas.

2 — Para outros veículos incompletos, a verificação referida no número anterior apenas deve ser efectuada a pedido do fabricante.

SUBSECÇÃO V

Da manobrabilidade dos automóveis e dos semi-reboques

Artigo 22.º

Manobrabilidade

1 — Os automóveis e os semi-reboques devem ser capazes de efectuar manobras para ambos os lados,

numa trajectória circular de 360º dentro de uma área definida por dois círculos concêntricos, sendo o exterior com um raio de 12,50 m e o interior com um raio de 5,30 m, sem que qualquer ponto extremo dos veículos, excepto as partes salientes em relação à largura do veículo previstas no n.º 4 do artigo 3.º, saia das circunferências dos círculos.

2 — No caso de automóveis e de semi-reboques com dispositivos de elevação do ou dos eixos, aplica-se igualmente o disposto no número anterior quando o ou os eixos retrácteis se encontrarem levantados ou quando o ou os eixos deslastráveis se encontrarem sem carga, estando isentos do cumprimento do presente requisito os dispositivos auxiliares de arranque, como os eixos retrácteis, que preenchem o referido no artigo 41.º do presente Regulamento.

3 — O cumprimento dos requisitos referidos nos números anteriores deve ser verificado do seguinte modo:

- a) No caso dos automóveis, o ponto extremo da dianteira do veículo deve ser guiado de forma a acompanhar o contorno do círculo exterior, tal como demonstrado na figura A constante do anexo I do presente Regulamento;
- b) No caso dos semi-reboques, considera-se que um semi-reboque obedece aos requisitos constantes dos números anteriores se a respectiva distância entre eixos não for superior ao estabelecido no n.º 4.2 do anexo I do presente Regulamento.

Artigo 23.º

Requisitos adicionais para os veículos das categorias N, M₂ ou M₃

1 — Os requisitos adicionais para os veículos da categoria N são os seguintes:

- a) Com o veículo estacionado e com as rodas de direcção orientadas de forma que, se o veículo se deslocasse, o ponto extremo da sua dianteira descreveria uma circunferência de 12,50 m de raio, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior da circunferência, traçando uma linha no solo;
- b) Quando o veículo se movimentar em qualquer direcção, descrevendo uma circunferência com 12,50 m de raio, nenhuma das secções deve sair do plano vertical mais do que 0,80 m, tal como representado na figura B constante do anexo I do presente Regulamento;
- c) No que respeita aos veículos com dispositivo de elevação do ou dos eixos, o presente requisito aplicar-se-á igualmente ao ou aos eixos na posição levantada, na acepção do n.º 16) do artigo 3.º, sendo o valor 0,80 m substituído por 1 m no que se refere aos veículos da categoria N com eixos retrácteis na posição levantada ou deslastráveis sem carga.

2 — Os requisitos adicionais para os veículos das categorias M₂ ou M₃ são os seguintes:

- a) Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical, tangencial ao lado do veículo e orientado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo;

- b) No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas devem ser alinhadas pelo plano;
- c) Quando o veículo entrar, partindo de marcha em linha recta, na área circular descrita no artigo anterior, nenhuma das suas secções se deve desviar do plano vertical mais do que 0,60 m, tal como descrito nas figuras C e D constantes do anexo I ao presente Regulamento.

3 — Os requisitos constantes do presente artigo e do anterior podem igualmente ser verificados, a pedido do fabricante, através de um cálculo equivalente adequado ou de uma demonstração geométrica.

4 — Se, a pedido do fabricante, veículos da categoria N sem eixos da retaguarda direccionais forem verificados de acordo com as suas características geométricas, considera-se que um veículo cumpre os requisitos constantes do n.º 1 supra se a distância do eixo traseiro à retaguarda do veículo não for superior a 60 % da distância entre os eixos.

5 — No caso de veículos incompletos, o fabricante tem de declarar as dimensões máximas admissíveis que devem ser objecto de verificação em conformidade com os requisitos constantes do presente artigo e do artigo anterior.

SUBSECÇÃO VI

Dos requisitos adicionais para os veículos das categorias M₂ e M₃

Artigo 24.º

Requisitos adicionais

A massa máxima rebocável tecnicamente admissível não pode ser superior a 3500 kg.

SUBSECÇÃO VII

Outras disposições

Artigo 25.º

Massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate do veículo a motor e instruções de montagem dos engates

1 — A massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate de um veículo a motor concebido para traccionar reboques de eixo central e com uma massa máxima rebocável tecnicamente admissível superior a 3,5 t deve ser, pelo menos, igual a 10 % da massa máxima rebocável tecnicamente admissível ou a 1000 kg, aplicando-se o valor que for mais baixo.

2 — A massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate de um automóvel concebido para traccionar reboques de eixo central e com uma massa máxima rebocável tecnicamente admissível não superior a 3,5 t deve ser, pelo menos, igual a 4 % da massa máxima rebocável tecnicamente admissível ou a 25 kg, aplicando-se o valor que for mais elevado.

3 — No caso dos automóveis com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 t, o fabricante deve especificar, no manual do utilizador, as condições de fixação do dispositivo de engate no automóvel.

4 — Quando for caso disso, as condições referidas no número anterior devem incluir a massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate do automóvel, a massa máxima admissível do dispositivo de engate, os pontos de montagem do dispositivo de engate no automóvel e a distância máxima admissível da extre-

midade do dispositivo de engate até à retaguarda do automóvel.

Artigo 26.º

Capacidade de arranque em subida

Os automóveis devem ser capazes de arrancar cinco vezes em cinco minutos numa subida com um declive de, pelo menos, 12%, atrelados a um reboque e carregados à massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos.

Artigo 27.º

Relação potência do motor/massa máxima

A potência do motor dos automóveis deve ser, pelo menos, de 5 kW/t de massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos.

No caso de um tractor rodoviário, a potência do motor deve ser, pelo menos, de 2 kW/t.

A potência do motor é medida em conformidade com o disposto no Regulamento sobre a Determinação da Potência dos Motores dos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 64/2001, de 20 de Fevereiro.

Artigo 28.º

Condições relativas à equivalência entre determinados sistemas de suspensão não pneumática e de suspensão pneumática para o ou os eixos motores dos veículos

1 — A pedido do fabricante, o serviço técnico deve verificar a equivalência entre uma suspensão não pneumática e uma suspensão pneumática para o ou os eixos motores.

2 — Para ser considerada equivalente a uma suspensão pneumática, a suspensão não pneumática deve satisfazer os seguintes requisitos:

- Durante a oscilação vertical transitória livre de baixa frequência da massa suspensa por cima do eixo motor ou do conjunto de eixos motores, a frequência registada e o amortecimento com a suspensão suportando a sua carga máxima devem situar-se dentro dos limites definidos nas alíneas b) a e) infra;
- Cada eixo deve estar equipado com amortecedores hidráulicos, devendo, nos conjuntos de eixos, os amortecedores ser colocados de modo a reduzir ao mínimo a oscilação dos conjuntos de eixos;
- A relação de amortecimento média D_m deve ser superior a 20% do amortecimento crítico da suspensão em condições normais e com amortecedores hidráulicos instalados e a funcionar;
- A relação de amortecimento D_r da suspensão com todos os amortecedores hidráulicos desmontados ou fora de funcionamento não deve ser superior a 50% de D_m ;
- A frequência da massa suspensa por cima do eixo motor ou do conjunto de eixos motores em oscilação vertical transitória livre não pode exceder 2 Hz;
- A frequência e o amortecimento da suspensão estão definidos no artigo seguinte, encontrando-se o procedimento de ensaio para medir a frequência e o amortecimento descritos no artigo 30.º do presente Regulamento.

Artigo 29.º

Definição de frequência e de amortecimento

A definição de frequência e de amortecimento é considerada no n.º 5 do anexo I do presente Regulamento.

Artigo 30.º

Procedimento de ensaio para determinar a relação de amortecimento

1 — Para determinar por ensaio a relação de amortecimento D_m , a relação de amortecimento D_r , com os amortecedores hidráulicos desmontados e a frequência F da suspensão, o veículo em carga deve:

- Ser conduzido a baixa velocidade ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) sobre um degrau de 80 mm com o perfil indicado na figura 1 constante do anexo I do presente Regulamento; a oscilação transitória a analisar em termos de frequência e amortecimento ocorre depois de as rodas do eixo motor terem deixado o degrau;
- Ser puxado para baixo pelo *châssis*, de modo que a carga sobre o eixo motor seja de 1,5 vezes o seu valor estático máximo; o veículo é então libertado bruscamente e analisa-se a oscilação subsequente;
- Ser puxado para cima pelo *châssis* de modo que a massa suspensa seja levantada 80 mm acima do eixo do motor; o veículo é então libertado bruscamente e analisa-se a oscilação subsequente;
- Ser sujeito a outros procedimentos desde que o fabricante prove a contento do serviço técnico que eles são equivalentes.

2 — O veículo deve ser equipado com um transdutor de deslocamento vertical instalado entre o eixo motor e o *châssis*, directamente por cima do eixo motor, permitindo o traçado medir o intervalo de tempo entre o primeiro e o segundo picos de compressão para obter o amortecimento; no caso dos conjuntos de eixos motores duplos, devem ser instalados transdutores de deslocamento vertical entre cada eixo motor e o *châssis*, directamente por cima do eixo.

3 — Os pneus devem ser enchidos à pressão adequada pelo fabricante para a massa de ensaio do veículo.

4 — O ensaio para a verificação da equivalência das suspensões é efectuado com a massa tecnicamente admissível no eixo ou conjunto de eixos, partindo-se do princípio de que a equivalência abrange todas as massas inferiores.

CAPÍTULO II

Determinação das massas máximas admissíveis para efeitos de matrícula/circulação e requisitos técnicos uniformes aplicáveis aos eixos deslastráveis e retrácteis

SECÇÃO I

Do âmbito e das definições

Artigo 31.º

Âmbito de aplicação

O presente capítulo descreve o procedimento uniforme para a determinação das massas máximas admis-

síveis para efeitos de matrícula/circulação e os requisitos técnicos uniformes aplicáveis aos eixos deslastráveis e retrácteis.

Artigo 32.º

Definições

Na pendência de uma alteração que permita a incorporação de massas máximas autorizadas harmonizadas, há que introduzir no âmbito do presente Regulamento os conceitos a seguir indicados, entendendo-se, para efeitos do presente capítulo, por:

- a) «Carga indivisível» a carga que, para efeito de transporte por estrada, não pode ser dividida em duas ou mais cargas sem custos injustificáveis ou risco de prejuízo e que, atendendo à sua massa ou dimensões, não pode ser transportada por um veículo cuja massa e dimensões respeitem as massas e dimensões máximas autorizadas;
- b) «Massa máxima admissível em carga para efeitos de matrícula/circulação» a massa máxima do veículo em carga para a qual o veículo em si pode ser matriculado ou colocado em circulação a pedido do fabricante;
- c) «Massa máxima admissível no eixo para efeitos de matrícula/circulação» a massa máxima do eixo em carga para a qual o veículo deve ser matriculado ou colocado em circulação a pedido do fabricante;
- d) «Massa máxima admissível no conjunto de eixos para efeitos de matrícula/circulação» a massa máxima em carga no conjunto de eixos para a qual o veículo em si deve ser matriculado ou colocado em circulação a pedido do fabricante;
- e) «Massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação» a massa máxima a ser rebocada pelo automóvel para a qual o veículo deve ser matriculado ou colocado em circulação a pedido do fabricante;
- f) «Massa máxima em carga admissível do conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação» o somatório das massas do veículo carregado e do reboque carregado para o qual o automóvel deve ser matriculado ou colocado em circulação a pedido do fabricante.

SECÇÃO II

Da configuração técnica do modelo de veículo

Artigo 33.º

Massa máxima admissível em carga para efeitos de matrícula/circulação

1 — Para qualquer configuração técnica do modelo de veículo definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II, o fabricante do veículo pode indicar, no momento da homologação com base no presente Regulamento, uma série de massas máximas admissíveis em carga previstas para efeitos de matrícula/circulação, a fim de que a Direcção-Geral de Viação possa proceder à sua verificação prévia de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve determinar a massa máxima admissível em carga para efeitos de matrí-

cula/circulação de um dado veículo de acordo com os seguintes princípios:

- a) Por definição, a uma dada configuração técnica de um modelo de veículo, tal como definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações do anexo II do presente Regulamento, só poderá ser atribuída uma massa máxima admissível em carga para efeitos de matrícula/circulação;
- b) A massa máxima admissível em carga para efeitos de matrícula/circulação define-se como sendo a maior massa inferior ou igual à massa máxima em carga tecnicamente admissível e à massa máxima autorizada em vigor para o veículo em causa, ou uma massa inferior, a pedido do fabricante, de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

3 — O referido no número anterior não obsta a que a Direcção-Geral de Viação autorize massas superiores para o transporte de cargas indivisíveis ou para certas operações de transporte nacional que não afectem de forma significativa a concorrência internacional no sector dos transportes, dentro dos limites da massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo.

4 — Para efeitos de aplicação das directivas especiais enumeradas no anexo IV do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, a Direcção-Geral de Viação pode exigir que o veículo satisfaça as disposições dessas directivas que sejam aplicáveis à categoria que, nos termos do anexo II do citado Regulamento, corresponda ao valor real da massa máxima admissível em carga para efeitos de matrícula/circulação do veículo e, no caso dos reboques de eixo central e dos semi-reboques, ao valor real da massa correspondente à carga aplicada nos eixos com o veículo carregado à respectiva massa máxima admissível em carga para efeitos de matrícula/circulação.

5 — A Direcção-Geral de Viação deve exigir que a massa máxima em carga para efeitos de matrícula/circulação não dependa dos pneus que estejam montados.

Artigo 34.º

Massa máxima admissível no eixo para efeitos de matrícula/circulação

1 — Para qualquer configuração técnica do modelo de veículo definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações do anexo II, o fabricante do veículo pode indicar, no momento da homologação com base do presente Regulamento, uma série de massas máximas admissíveis nos eixos previstas para efeitos de matrícula/circulação, a fim de que a Direcção-Geral de Viação possa proceder à sua verificação prévia de acordo com os requisitos constantes da secção seguinte.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve determinar a massa máxima admissível no eixo para efeitos de matrícula/circulação, de acordo com os seguintes princípios:

- a) Por definição, para uma dada configuração técnica de um modelo de veículo, tal como definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II do presente Regulamento, só poderá ser atribuída a cada eixo uma única

massa máxima admissível para efeitos de matrícula/circulação;

- b) A massa máxima admissível no eixo para efeitos de matrícula/circulação define-se como sendo a maior massa inferior ou igual à massa máxima tecnicamente admissível no eixo e à massa máxima autorizada no eixo em questão, ou uma massa inferior, a pedido do fabricante, de acordo com os requisitos da secção seguinte.

3 — O referido no número anterior não obsta a que a Direcção-Geral de Viação autorize massas superiores para o transporte de cargas indivisíveis ou para certas operações de transporte nacional que não afectem de forma significativa a concorrência internacional no sector dos transportes, dentro dos limites da massa máxima em carga tecnicamente admissível no eixo.

4 — A Direcção-Geral de Viação deve exigir que a massa máxima admissível no eixo para efeitos de matrícula/circulação não dependa dos pneus que estejam montados.

Artigo 35.º

Massa máxima admissível no conjunto de eixos para efeitos de matrícula/circulação

1 — Para qualquer configuração técnica do modelo de veículo definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II, o fabricante do veículo pode indicar, no momento da homologação com base no presente Regulamento, uma série de massas máximas admissíveis no conjunto de eixos previstas para efeitos de matrícula/circulação, a fim de que a Direcção-Geral de Viação possa proceder à sua verificação prévia de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve determinar a massa máxima admissível no conjunto de eixos para efeitos de matrícula/circulação de acordo com os seguintes princípios:

- a) Por definição, para uma dada configuração técnica de um modelo de veículo, tal como definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II do presente Regulamento, só pode ser atribuída a cada conjunto de eixos uma única massa máxima admissível para efeitos de matrícula/circulação;
- b) A massa máxima admissível no conjunto de eixos para efeitos de matrícula/circulação define-se como sendo a maior massa inferior ou igual à massa máxima tecnicamente admissível no conjunto de eixos e à massa máxima autorizada pertinente do conjunto de eixos em vigor, ou uma massa inferior, a pedido do fabricante, de acordo com os requisitos constantes da secção seguinte.

3 — O referido no número anterior não obsta a que a Direcção-Geral de Viação autorize massas superiores para o transporte de cargas indivisíveis ou para certas operações de transporte nacional que não afectem de forma significativa a concorrência internacional no sector dos transportes, dentro dos limites da massa máxima tecnicamente admissível no conjunto de eixos.

Artigo 36.º

Massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação

1 — Para qualquer configuração técnica do modelo de veículo definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II, o fabricante do veículo pode indicar, no momento da homologação com base no presente Regulamento, uma série de massas máximas rebocáveis admissíveis previstas para efeitos de matrícula/circulação, a fim de que a Direcção-Geral de Viação possa proceder à sua verificação prévia de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve determinar a massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação de um dado veículo de acordo com os seguintes princípios:

- a) Por definição, a uma dada configuração técnica de um modelo de veículo, tal como definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II do presente Regulamento, só poderá ser atribuída uma massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação;
- b) A massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação define-se como sendo a maior massa inferior ou igual à massa máxima rebocável tecnicamente admissível e às massas máximas autorizadas pertinentes em vigor, ou uma massa inferior, a pedido do fabricante, de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

3 — O referido no número anterior não obsta a que a Direcção-Geral de Viação autorize massas superiores para o transporte de cargas indivisíveis ou para certas operações de transporte nacional que não afectem de forma significativa a concorrência internacional no sector dos transportes, dentro dos limites da massa máxima rebocável tecnicamente admissível no veículo.

Artigo 37.º

Massa máxima em carga admissível do conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação

1 — Para qualquer configuração técnica do modelo de veículo definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de informações constante do anexo II, o fabricante do veículo pode indicar, no momento da homologação com base no presente Regulamento, uma série de massas máximas admissíveis no conjunto de veículos previstas para efeitos de matrícula/circulação, a fim de que a Direcção-Geral de Viação possa proceder à sua verificação prévia de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve determinar a massa máxima em carga admissível num determinado conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação de acordo com os seguintes princípios:

- a) Por definição, e em princípio, a uma dada configuração técnica de um modelo de veículo, tal como definida por um conjunto de valores possíveis dos elementos indicados na ficha de infor-

mações constante do anexo II do presente Regulamento, só poderá ser atribuída uma massa máxima em carga admissível no conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação; contudo, e de acordo com a prática em vigor, a Direcção-Geral de Viação poderá atribuir uma massa máxima em carga admissível no conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação para cada número total de eixos previsto para o conjunto, podendo esta massa depender também de outras características do conjunto em causa, como o tipo de transporte previsto, nomeadamente contentores ISO de 40 pés em transporte combinado, etc.;

- b) A massa máxima em carga admissível no conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação define-se como sendo a maior massa inferior ou igual à massa máxima em carga tecnicamente admissível no conjunto de veículos e às massas máximas autorizadas pertinentes em vigor, ou uma massa inferior, a pedido do fabricante, de acordo com os requisitos referidos na secção seguinte.

3 — O referido no número anterior não obsta a que a Direcção-Geral de Viação autorize massas superiores para o transporte de cargas indivisíveis ou para certas operações de transporte nacional que não afetem de forma significativa a concorrência internacional no sector dos transportes, dentro dos limites da massa máxima em carga tecnicamente admissível no conjunto de veículos.

SECÇÃO III

Da determinação das massas máximas/massa máxima rebocável admissíveis para efeitos de matrícula/circulação

Artigo 38.º

Determinação das massas máximas admissíveis para efeitos de matrícula/circulação

1 — Para a determinação das diferentes massas máximas admissíveis para efeitos de matrícula/circulação, a Direcção-Geral de Viação deve aplicar o disposto nos artigos 17.º a 20.º do presente Regulamento.

2 — As menções M, n, μ_i , TM e MC dos artigos referidos no número anterior devem designar, respectivamente, a massa máxima admissível no veículo em carga para efeitos de matrícula/circulação, a massa máxima admissível no eixo «i» para efeitos de matrícula/circulação, a massa máxima admissível no eixo simples ou no conjunto de eixos «j» para efeitos de matrícula/circulação, a massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação, e a massa máxima admissível em carga no conjunto de veículos para efeitos de matrícula/circulação.

Artigo 39.º

Determinação da massa máxima rebocável admissível de um automóvel para efeitos de matrícula/circulação

1 — A massa máxima rebocável admissível para efeitos de matrícula/circulação num automóvel destinado a atrelar um reboque, quer se trate ou não de um veículo de tracção, deve ser o menor dos seguintes valores:

- a) A massa máxima rebocável tecnicamente admissível determinada com base na construção e no

desempenho do veículo e ou na resistência do dispositivo mecânico de engate;

- b) Veículos destinados apenas a atrelar reboques sem travões de serviço e metade da massa do veículo em ordem de marcha, com um máximo de 0,750 t;
- c) Veículos com uma massa máxima não superior a 3,5 t destinados exclusivamente a traccionar reboques equipados com sistemas de travagem de inércia, denominados «*overrun*»: a massa máxima admissível do veículo em carga para efeitos de matrícula/circulação, ou, no caso dos veículos extraviários, 1,5 vezes essa mesma massa, até um máximo de 3,5 t;
- d) Veículos com uma massa máxima superior a 3,5 t destinados a atrelar reboques equipados com travões de serviço de inércia: 3,5 t;
- e) Veículos destinados a traccionar reboques, excepto semi-reboques, equipados com sistemas de travagem do tipo contínuo: 1,5 vezes a massa máxima admissível do veículo em carga para efeitos de matrícula/circulação.

2 — Em derrogação do disposto no artigo 36.º, no caso dos veículos destinados a atrelar mais do que um dos tipos de reboques referidos nas alíneas b), c), d) e e) supra, podem-se definir até três massas máximas rebocáveis admissíveis para efeitos de matrícula/circulação para cada configuração técnica do modelo de veículo, de acordo com as características dos elementos de ligação dos travões do automóvel, sendo uma para reboques sem travões de serviço, outra para reboques com travões de inércia e uma terceira para reboques com sistema de travagem contínua.

3 — As massas referidas no número anterior devem ser determinadas conforme indicado, aplicando-se, respectivamente, as alíneas b), c), d) e e) supra, podendo, a pedido do fabricante, a Direcção-Geral de Viação aceitar uma massa inferior à massa assim determinada.

SECÇÃO IV

Dos requisitos técnicos para a instalação de eixos retrácteis ou deslastráveis nos veículos

Artigo 40.º

Eixos retrácteis ou deslastráveis

1 — Qualquer veículo pode ser autorizado a ter um ou mais eixos retrácteis ou deslastráveis.

2 — Nos veículos equipados com um ou mais eixos retrácteis ou deslastráveis, deve-se assegurar que as massas admissíveis dos eixos e conjuntos de eixos para efeitos de matrícula/circulação nunca sejam excedidas em quaisquer condições de circulação, com excepção das mencionadas no artigo seguinte, devendo para esse efeito o eixo retráctil ou deslastrável baixar em direcção ao solo ou receber carga automaticamente, se o ou os eixos mais próximos do conjunto de eixos ou o eixo dianteiro do automóvel em carga atingirem as respectivas massas máximas admissíveis para efeito de matrícula/circulação.

3 — Os dispositivos de elevação dos eixos, bem como os respectivos sistemas de accionamento, instalados nos veículos abrangidos pelo presente Regulamento devem ser concebidos e montados de forma a evitar manobras erradas ou alterações abusivas.

Artigo 41.º

Requisitos para o arranque dos automóveis em superfícies escorregadias

Em derrogação do disposto no n.º 2 do artigo anterior, e no intuito de facilitar o arranque dos automóveis ou dos conjuntos de veículos em pisos escorregadios e de aumentar a aderência dos pneus nestas superfícies, o sistema de elevação do ou dos eixos pode também accionar o eixo retráctil ou deslastrável do automóvel ou do semi-reboque para aumentar a massa no eixo motor, nas seguintes condições:

- a) A massa correspondente à carga em cada um dos eixos do veículo pode ser até 30 % superior à massa máxima autorizada no eixo, desde que não exceda o valor indicado pelo fabricante especificamente para este efeito;
- b) A massa correspondente à carga remanescente no eixo dianteiro deve continuar a ser maior que zero, ou seja, no caso de um eixo deslastrável traseiro situado a uma grande distância da retaguarda do veículo, este não deve «empinar»;
- c) O eixo retráctil ou deslastrável só deve ser accionado por um dispositivo de comando especial;
- d) Após o arranque do automóvel, e antes de o veículo exceder uma velocidade de 30 km/h, o eixo deverá baixar ou receber de novo carga automaticamente.

ANEXO I

(referente aos artigos 17.º, 19.º, 22.º, 23.º, 29.º e 30.º)

1 — Nos requisitos referidos nos artigos 17.º, 18.º, 19.º e 20.º, as menções M, m_i , μ_i , TM e MC designam, respectivamente, os seguintes parâmetros, para os quais têm de ser satisfeitos os requisitos constantes desses mesmos artigos:

M = a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo;

m_i = a massa máxima tecnicamente admissível no eixo designado «i», em que i varia de 1 até ao número total de eixos do veículo;

μ_j = a massa máxima tecnicamente admissível no eixo simples ou conjunto de eixos designado «j», em que j varia de 1 até ao número total de eixos simples e conjuntos de eixos;

TM = a massa máxima rebocável tecnicamente admissível;

MC = a massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos.

2 — Nos termos do artigo 19.º do presente Regulamento, Q e S_p têm os valores indicados no seguinte quadro:

Quadro I

Classes de veículos	Q (quilograma) massa de um passageiro	S_p (metro quadrado/ passageiro)
Classe I e A	68	0,125
Classe II	(*) 71	0,15
Classe III e B	(*) 71	Nenhum

(*) Incluindo 3 kg para bagagem de mão.

3 — Quando o veículo se encontrar em ordem de marcha ou carregado conforme especificado no n.º 4 do artigo 19.º, a massa correspondente à carga no eixo dianteiro ou grupo de eixos dianteiros não pode ser inferior à percentagem da massa do veículo em ordem de marcha ou da massa máxima em carga tecnicamente admissível «M» estabelecidas no seguinte quadro:

Quadro II

Classes I e A		Classe II		Classes III e B	
Rígido	Articulado	Rígido	Articulado	Rígido	Articulado
20	20	(*) 25	20	(*) 25	20

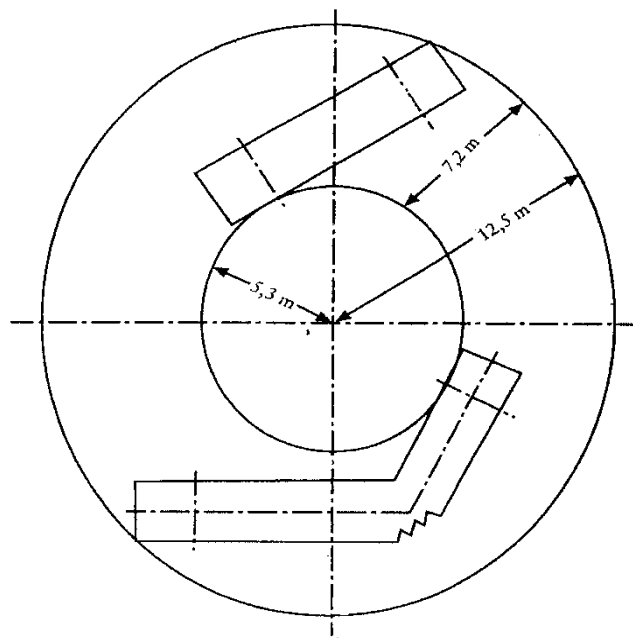
(*) Este valor sofre uma redução de 20 % no caso de veículos das classes II e III com dois eixos direccionais.

4 — O comprimento dos requisitos constantes do artigo 22.º («Manobrabilidade») devem ser verificados do seguinte modo:

4.1 — No caso dos automóveis, o ponto extremo da dianteira do veículo deve ser guiado de forma a acompanhar o contorno do círculo exterior, tal como demonstrado na seguinte figura:

FIGURA A

[v. alínea a) do n.º 3 do artigo 22.º]



4.2 — No caso dos semi-reboques, considera-se que um semi-reboque obedece aos requisitos constantes do n.º 1 do artigo 22.º se a respectiva distância entre eixos não for superior a:

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

sendo L a largura do semi-reboque, e considerando-se, para efeitos deste ponto, que a distância entre eixos é a distância medida entre o eixo da cavilha de engate

do semi-reboque e a linha central dos eixos não direccionais dos *bogies*; se um ou mais dos eixos não direccionais dos *bogies* incluir um dispositivo de elevação [v. n.º 16) do artigo 3.º], será tomada em consideração a distância entre eixos com o(s) eixo(s) descido(s) ou levantado(s), consoante a que for maior. Em caso de dúvida, a Direcção-Geral de Viação pode exigir a realização de um ensaio conforme descrito nos n.ºs 1 a 3 do artigo 22.º do presente Regulamento.

4.3 — Os requisitos constantes do artigo 23.º podem igualmente ser verificados, a pedido do fabricante, através de um cálculo equivalente adequado ou de uma demonstração geométrica.

FIGURA B

[v. alínea b) do n.º 1 do artigo 23.º]

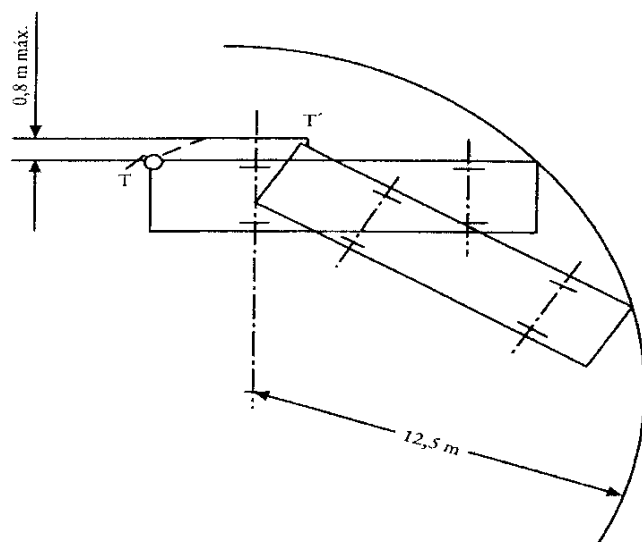
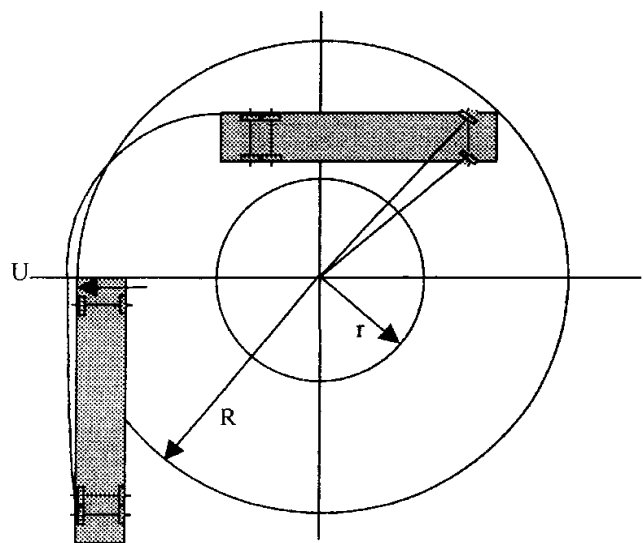


FIGURA C

[v. alínea c) do n.º 2 do artigo 23.º]

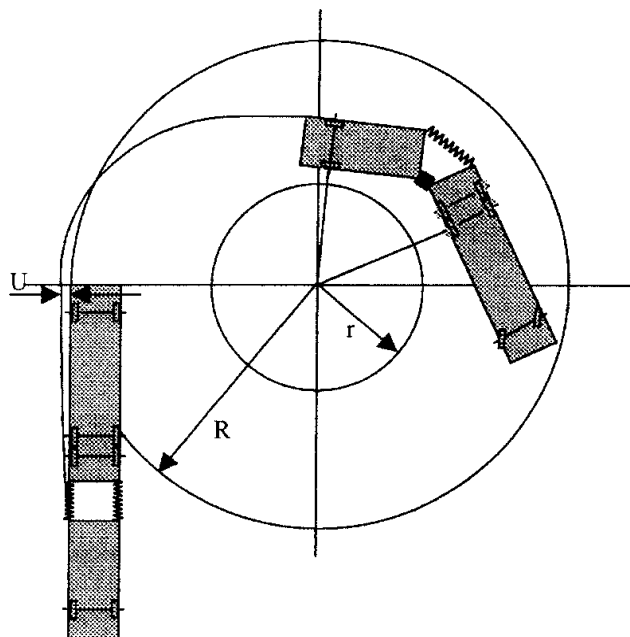


em que:

$$\begin{aligned} R &= 12,5 \text{ m;} \\ r &= 5,3 \text{ m;} \\ U &= \text{max. } 0,6. \end{aligned}$$

FIGURA D

[v. alínea c) do n.º 2 do artigo 23.º]



em que:

$$\begin{aligned} R &= 12,5 \text{ m;} \\ r &= 5,3 \text{ m;} \\ U &= \text{max. } 0,6. \end{aligned}$$

5 — Definição de frequência e de amortecimento (artigo 29.º do presente Regulamento) — nesta definição considera-se uma massa de M kg suspensa por cima de um eixo motor ou de um conjunto de eixos motores. O eixo ou conjunto de eixos tem uma rigidez vertical total entre a superfície da estrada e a massa suspensa de K Newtons/metro (N/m) e um coeficiente de amortecimento total de C Newtons por segundo por metro (N.s/m). O deslocamento vertical da massa suspensa é Z . A equação do movimento para a oscilação livre da massa suspensa é:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

A frequência de oscilação da massa suspensa F , em hertz, é:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

O amortecimento é crítico se $C = C_0$, sendo

$$C_0 = 2 \sqrt{KM}$$

A relação de amortecimento como fracção do amortecimento crítico é C/C_0 .

Durante a oscilação transitória livre da massa suspensa, o movimento vertical desta segue uma trajectória sinusoidal amortecida (figura 2 do presente anexo). A frequência pode ser estimada através da medição do tempo durante tantos ciclos de oscilação quantos possam ser observados. O amortecimento pode ser estimado através da medição da altura dos sucessivos picos de oscilação no mesmo sentido, sendo A_1 e A_2 as amplitudes

de pico do primeiro e segundo ciclos de oscilação, a relação de amortecimento D é:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

sendo $\ln$ o logaritmo natural da relação de amplitude.

6 — Procedimento de ensaio para determinar a relação de amortecimento D_m , nos termos do artigo 30.º do presente Regulamento.

FIGURA 1

Degraus para os ensaios de suspensão

(v. artigo 30.º)

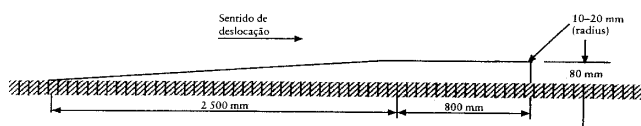
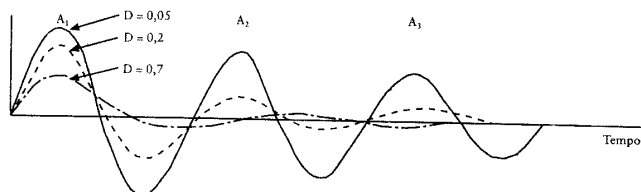


FIGURA 2

Resposta transitória amortecida

(v. artigo 30.º)



ANEXO II

(referente ao n.º 2 do artigo 7.º)

Ficha de informações n.º ... nos termos do anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE, do Conselho, relativa à homologação CE de determinadas categorias de automóveis e seus reboques no que se refere às respectivas massas e dimensões.

(Directiva n.º 97/27/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho)

As seguintes informações, se aplicáveis, serão fornecidas em triplicado e incluirão um índice. Se houver desenhos, estes serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, num modelo de formato máximo A4 (210 mm×297 mm) ou numa capa de formato A4. Se houver fotografias, estas deverão ser suficientemente pormenorizadas.

Caso os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas possuam funções com comando electrónico, serão fornecidas informações sobre o respectivo funcionamento.

0 — Generalidades:

0.1 — Marca (nome comercial do fabricante): ...

0.2 — Modelo: ...

0.2.1 — Designação(ões) comercial(ais): ...

0.3 — Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b): ...

0.3.1 — Localização dessa marcação: ...

0.4 — Categoria do veículo (c): ...

0.5 — Nome e endereço do fabricante: ...

0.6 — Localização e modo de fixação das chapas e inscrições regulamentares: ...

0.6.1 — No quadro: ...

0.6.2 — Na carroçaria: ...

0.8 — Endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem: ...

1 — Características gerais de construção do veículo:

1.1 — Fotografias e ou desenhos de um veículo representativo: ...

1.2 — Desenho cotado do veículo completo: ...

1.3 — Número de eixos e rodas: ...

1.3.1 — Número e posição dos eixos com rodado duplo: ...

1.3.2 — Número e posição dos eixos direccionais: ...

1.3.3 — Eixos motores (número, posição, interligação): ...

1.4 — Quadro (caso exista) (desenho de conjunto): ...

1.6 — Localização e disposição do motor: ...

1.7 — Cabina (avançada ou normal) (z): ...

1.9 — Indicar se o automóvel se destina a puxar semi-reboques ou outro tipo de reboques e se o reboque é um semi-reboque, um reboque com barra de tracção ou um reboque de eixo central; especificar os veículos especialmente concebidos para o transporte de mercadorias a temperaturas controladas.

2 — Massas e dimensões (e) (em quilogramas e milímetros) (v. desenho, quando aplicável):

2.1 — Distância(s) entre eixos (com a carga máxima) (f): ...

2.1.1 — Para os semi-reboques: ...

2.1.1.1 — Distância entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semi-reboque: ...

2.1.1.2 — Distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da frente do semi-reboque: ...

2.1.1.3 — Distância entre eixos do semi-reboque, conforme definido na alínea b) do n.º 3 do artigo 22.º do presente Regulamento: ...

2.2 — Para os veículos de tracção de semi-reboques: ...

2.2.1 — Avanço do prato de engate (máximo e mínimo; indicar os valores admissíveis se se tratar de um veículo incompleto) (g): ...

2.2.2 — Altura máxima do prato de engate (normalizada) (h): ...

2.3 — Via(s) e largura(s) dos eixos: ...

2.3.1 — Via de cada eixo direccionais (i): ...

2.3.2 — Via de todos os outros eixos (i): ...

2.3.3 — Largura do eixo traseiro mais largo: ...

2.4 — Gama de dimensões (exteriores) do veículo:

2.4.1 — Para quadro sem carroçaria:

2.4.1.1 — Comprimento (j): ...

2.4.1.1.1 — Comprimento máximo admissível: ...

2.4.1.1.2 — Comprimento mínimo admissível: ...

2.4.1.2 — Largura (k): ...

2.4.1.2.1 — Largura máxima admissível: ...

2.4.1.2.2 — Largura mínima admissível: ...

2.4.1.3 — Altura (em ordem de marcha) (l) (para suspensões ajustáveis em altura, indicar a posição normal de marcha): ...

2.4.1.4 — Distância do eixo dianteiro à frente do veículo (m): ...

2.4.1.5 — Distância do eixo traseiro à retaguarda do veículo (n): ...

2.4.1.5.2 — Distância máxima e mínima admissível do ponto de engate ao veículo (nd): ...

2.4.1.8 — Posições extremas admissíveis do centro de gravidade da carroçaria e ou dos acessórios interiores e ou dos equipamentos e ou da carga útil: ...

2.4.1.9 — Distâncias entre eixos (se existirem vários): ...

2.4.2 — Para quadro com carroçaria:

2.4.2.1 — Comprimento (j): ...

2.4.2.1.1 — Comprimento da zona de carga: ...

2.4.2.2 — Largura (*k*): ...

2.4.2.2.1 — Espessura de paredes (no caso dos veículos com ar condicionado): ...

2.4.2.3 — Altura (em ordem de marcha) (*l*) (para suspensões ajustáveis em altura, indicar a posição normal de marcha): ...

2.4.2.4 — Distância do eixo dianteiro à frente do veículo (*m*): ...

2.4.2.5 — Distância do eixo traseiro à retaguarda do veículo (*n*): ...

2.4.2.8 — Posições extremas admissíveis do centro de gravidade da carga transportada (no caso de carga não uniforme): ...

2.4.2.9 — Distâncias entre eixos (se existirem vários): ...

2.6 — Massa do veículo carroçado e com dispositivo de engate se se tratar de um veículo de tracção, com excepção dos da categoria M₁, em ordem de marcha, ou massa do *châssis* com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria, e ou dispositivo de engate [incluindo líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, 100% dos outros fluidos, excepto águas residuais, ferramentas, roda sobresselente e condutor, e, no caso dos autocarros e camionetas de passageiros, massa do assistente de bordo (75 kg), se houver no veículo um assento que lhe seja destinado] (*o*) (ε):

2.6.1 — Distribuição desta massa pelos eixos e, se se tratar de um semi-reboque ou reboque de eixo central, carga no ponto de engate (ε):

2.7 — Massa mínima do veículo completado declarada pelo fabricante, se se tratar de um veículo incompleto: ...

2.7.1 — Distribuição desta massa pelos eixos e, caso se trate de um semi-reboque ou reboque de eixo central, carga no ponto de engate: ...

2.8 — Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante (*y*) (ε): ...

2.8.1 — Distribuição desta massa pelos eixos e, se se tratar de um semi-reboque ou reboque de eixo central, carga no ponto de engate (ε): ...

2.9 — Massa máxima tecnicamente admissível em cada eixo (ε): ...

2.10 — Massa máxima tecnicamente admissível em cada conjunto de eixos (ε):

2.11 — Massa máxima rebocável tecnicamente admissível no automóvel (ε):

2.11.1 — Reboque com barra de tracção: ...

2.11.2 — Semi-reboque: ...

2.11.3 — Reboque de eixo central: ...

2.11.3.1 — Relação máxima entre a distância do prato de engate ao veículo (*p*) e a distância entre eixos: ...

2.11.4 — Massa máxima em carga tecnicamente admissível no conjunto de veículos:

2.11.6 — Massa máxima no reboque destravado: ...

2.12 — Massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate: ...

2.12.1 — Do veículo a motor: ...

2.12.2 — Do semi-reboque ou reboque de eixo central: ...

2.13 — Massa máxima admissível do dispositivo de engate (se não vier montado de fábrica): ...

2.14.1 — Relação potência do motor/massa em carga máxima tecnicamente admissível do conjunto de veículos (em quilowatts/quilogramas) (tal como definido no artigo 27.º do presente Regulamento): ...

2.16 — Massas máximas admissíveis para efeitos de matrícula/circulação (facultativo: nos casos em que se indicarem estes valores, eles deverão ser verificados de

acordo com os requisitos constantes do capítulo II do presente Regulamento) (²): ...

2.16.1 — Massa máxima admissível em carga prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (ε): ...

2.16.2 — Massa máxima admissível em carga em cada eixo prevista para efeitos de matrícula/circulação e, no caso dos semi-reboques e reboques de eixo central, carga prevista no ponto de engate declarada pelo fabricante, se for inferior à massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (ε): ...

2.16.3 — Massa máxima admissível em cada conjunto de eixos prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (ε): ...

2.16.4 — Massa máxima rebocável admissível prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (ε): ...

2.16.5 — Massa máxima admissível do conjunto de veículos prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (ε): ...

5 — Eixos:

5.1 — Descrição de cada eixo: ...

5.2 — Marca: ...

5.3 — Modelo: ...

5.4 — Eixo(s) retráctil(eis): ...

5.4.1 — Localização, marca e modelo: ...

5.5 — Eixo(s) deslastrável(eis): ...

5.5.1 — Localização, marca e modelo: ...

6 — Suspensão:

6.1 — Desenho dos componentes da suspensão: ...

6.2 — Tipo e concepção da suspensão de cada eixo ou conjunto de eixos ou roda:

6.2.1 — Ajustamento de nível: sim/não (¹).

6.2.3 — Suspensão pneumática do(s) eixo(s) motores: sim/não (¹).

6.2.3.1 — Suspensão do eixo motor equivalente a uma suspensão pneumática: sim/não (¹).

6.2.3.2 — Frequência e amortecimento da oscilação vertical da massa suspensa: ...

6.3 — Características dos componentes elásticos da suspensão (concepção, características dos materiais e dimensões): ...

6.4 — Estabilizadores: sim/não (¹).

6.5 — Amortecedores: sim/não (¹).

6.6 — Pneus e rodas:

6.6.1 — Combinação(ões) pneu/roda [para os pneus, indicar a designação ou dimensão, o índice de capacidade de carga mínimo, o símbolo da categoria de velocidade mínima; para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da(s) jante(s) e saliência(s)] (ε): ...

6.6.1.1 — Eixo 1: ...

6.6.1.2 — Eixo 2: ...; etc.

6.6.3 — Pressão(ões) dos pneus recomendada(s) pelo fabricante do veículo: ... kPa (ε).

8 — Travões:

8.3 — Comando e transmissão dos sistemas de travagem do reboque em veículos concebidos para a tracção de reboques: ...

9 — Carroçaria:

9.1 — Tipo de carroçaria: ...

9.10.3 — Assentos: ...

9.10.3.1 — Número: ...

9.10.3.2 — Posição e disposição: ...

9.17 — Chapas e inscrições regulamentares: ...

9.17.1 — Fotografias e ou desenhos mostrando a localização das chapas e inscrições regulamentares e do número do *châssis*: ...

9.17.2 — Fotografias e ou desenhos da parte oficial das chapas e inscrições (exemplo, completado com dimensões): ...

11 — Ligações entre os veículos tractores e os reboques ou semi-reboques:

11.1 — Classe e tipo do(s) dispositivo(s) de engate montados ou a montar: ...

11.2 — Características D, U, S e V do(s) dispositivo(s) de engate(s) montado(s) ou características mínimas D, U, S e V do(s) dispositivo(s) de engate a montar: ... daN.

11.3 — Instruções para a montagem do tipo de engate no veículo e fotografias ou desenhos em corte dos pontos de fixação ao veículo indicados pelo fabricante; informações adicionais, caso a utilização do tipo de engate em questão esteja restringida a determinados modelos de veículos: ...

11.4 — Informações relativas à instalação de suportes de reboque especiais ou pratos de montagem: ...

13 — Disposições especiais para veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor:

13.1 — Classes de veículos (classe I, classe II, classe III, classe A, classe B).

13.2 — Área disponível para passageiros (metros quadrados): ...

13.2.1 — Total (S_0): ...

13.2.2 — Piso superior (S_{0a}) ⁽¹⁾: ...

13.2.3 — Piso inferior (S_{0b}): ...

13.2.4 — Área disponível para passageiros em pé (S_1): ...

13.3 — Número de passageiros (sentados e em pé):

13.3.1 — Total (N): ...

13.3.2 — Piso superior (N_a) ⁽¹⁾: ...

13.3.3 — Piso inferior (N_b) ⁽¹⁾: ...

13.3.4 — Número de passageiros sentados:

13.4 — Número de espaços para cadeiras de rodas nos veículos das categorias M_2 e M_3 :

13.4.1 — Total (A):

13.4.2 — Piso superior (A_{aa}) ⁽¹⁾: ...

13.4.3 — Piso inferior (A_b) ⁽¹⁾: ...

13.7 — Volume do(s) compartimento(s) para bagagem (metros cúbicos): ...

13.8 — Área para o transporte de bagagens no tejadilho (metros quadrados): ...

Informações complementares para veículos fora-de-estrada:

2.4.1 — Para *châssis* sem carroçaria:

2.4.1.4.1 — Ângulo de ataque (na): ...°

2.4.1.5.1 — Ângulo de fuga (nb): ...°

2.4.1.6 — Distância ao solo (conforme a definição do n.º 4.5, secção A, do anexo II da Directiva n.º 70/156/CEE):

2.4.1.6.1 — Entre os eixos: ...

2.4.1.6.2 — Sob o(s) eixo(s) dianteiro(s): ...

2.4.1.6.3 — Sob o(s) eixo(s) traseiro(s): ...

2.4.1.7 — Ângulo de rampa (na): ...°

2.4.2 — Para *châssis* com carroçaria:

2.4.2.4.1 — Ângulo de ataque (na): ...°

2.4.2.5.1 — Ângulo de fuga (nb): ...°

2.4.2.6 — Distância ao solo (conforme a definição do n.º 4.5, secção A, do anexo II da Directiva n.º 70/156/CEE, do Conselho):

2.4.2.6.1 — Entre os eixos: ...

2.4.2.6.2 — Sob o(s) eixo(s) dianteiro(s): ...

2.4.2.6.3 — Sob o(s) eixo(s) traseiro(s): ...

2.4.2.8 — Ângulo de rampa (nc): ...°

2.15 — Capacidade de arranque em subida só o veículo: ... (percentagem).

4.9 — Bloqueio do diferencial: sim/não/facultativo ⁽¹⁾.

Notas

Generalidades — os números dos diferentes pontos e as notas usadas na presente ficha de informações correspondem aos do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os pontos irrelevantes para efeitos do presente Regulamento foram omitidos.

Nota (ϵ) significa «Apresentada de forma a evidenciar o valor real para cada configuração técnica do modelo de veículo.»

Nota (nd) significa «Norma ISO 612-1978, termo n.º 6.18.1.»

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Os pontos 2.16.1 a 2.16.5 não obstam a que as autoridades nacionais responsáveis pela matrícula aceitem massas máximas suplementares para efeitos de matrícula/circulação.

(⁶⁵) ANEXO III

(referente ao n.º 2 do artigo 8.º)

Modelo

[formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

Certificado de homologação CE

(veículo)

(Carimbo da autoridade administrativa)

Comunicação relativa à:

Homologação ⁽¹⁾;

Prolongamento da homologação ⁽¹⁾;

Recusa da homologação ⁽¹⁾;

Retirada da homologação ⁽¹⁾;

de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva n.º 97/27/CE, relativa às massas e dimensões de determinadas categorias de automóveis e seus reboques e que altera a Directiva n.º 70/156/CEE.

Homologação CE n.º: ...

Razão do prolongamento: ...

Secção I

0.1 — Marca (nome comercial do fabricante): ...

0.2 — Modelo de veículo: ...

0.2.1 — Designação(ões) comercial(ais): ...

0.3 — Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo: ...

0.3.1 — Localização desta marcação: ...

0.4 — Categoria do veículo: ...

0.5 — Nome e endereço do fabricante: ...

Nome e endereço do fabricante da última fase construída do veículo: ...

0.8 — Nome(s) e endereço(s) das instalações de montagem: ...

Secção II

1 — Informações adicionais (se aplicável): v. adenda.

2 — Departamento técnico responsável pela realização dos ensaios: ...

3 — Data do relatório de ensaio: ...

4 — Número do relatório de ensaio: ...

5 — Eventuais comentários: v. adenda.

6 — Local: ...

7 — Data: ...

8 — Assinatura: ...

9 — Em anexo, lista do conjunto de informações em poder da autoridade responsável pela homologação, que podem ser obtidas a pedido.

(¹) Riscar o que não interessa.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ... relativo à homologação de determinadas categorias de automóveis e seus reboques no que respeita à Directiva n.º 97/27/CE.

1 — Informações adicionais:

1.0 — Dimensões superiores às dimensões máximas autorizadas no n.º 7.3 do anexo I da Directiva n.º 97/27/CE em aplicação dos artigos 3.º e 7.º: sim/não (¹).

1.1 — Comprimento (total): ... mm (veículo completo ou completado).

1.1.1 — Comprimento da zona de carga.

1.1.2 — Distância da cavilha de engate a qualquer ponto da extremidade dianteira do semi-reboque.

1.1.3 — Distância da cavilha de engate à extremidade traseira do semi-reboque.

1.2 — Largura (total): ... mm (veículo completo ou completado).

1.3 — Altura (total): ... mm (veículo completo ou completado).

1.4 — Comprimento máximo admissível: ... mm (veículo incompleto).

1.5 — Largura máxima admissível: ... mm (veículo incompleto).

1.6 — Posições extremas admissíveis do centro de gravidade da carroçaria e ou dos acessórios interiores e ou do equipamento e ou da carga transportada (veículo incompleto ou carga não uniforme).

1.7 — Massa máxima do veículo em ordem de marcha (²).

1.7.1 — Massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo (²): ... kg.

1.9 — Massa máxima tecnicamente admissível no eixo (²):

1.9.1:

Eixo 1 ... kg;

Eixo 2 (¹) ... kg;

Eixo 3 (¹) ... kg;

Eixo 4 (¹) ... kg;

Eixo 5 (¹) ... kg.

1.11 — Massa máxima tecnicamente admissível no conjunto de eixos (²):

1.11.1:

Primeiro conjunto de eixos: ... kg;

Segundo conjunto de eixos (¹): ... kg.

1.13 — Massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos.

1.14 — Eixos retrácteis.

1.15 — Eixos deslastráveis.

1.17 — Massa máxima rebocável tecnicamente admissível do automóvel (¹) (²).

1.17.1 — Reboque com barra de tracção (¹).

1.17.2 — Semi-reboque (¹).

1.17.3 — Reboque de eixo central (¹).

1.17.4 — Reboque destravado (¹).

1.18 — Massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate do automóvel/do semi-reboque ou do reboque de eixo central (¹) (²): ... kg.

1.19 — Massa máxima admissível do dispositivo de engate (se não vier montado de fábrica): ... kg.

1.20 — Massas máximas admissíveis para efeitos de matrícula/circulação (²) (³).

1.20.1 — Massa máxima admissível em carga prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (²).

1.20.2 — Massa máxima admissível em carga em cada eixo prevista para efeitos de matrícula/circulação e, no caso dos semi-reboques e reboques de eixo central, carga prevista no ponto de engate declarada pelo fabricante, se for inferior à massa tecnicamente admissível no ponto de engate (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (²).

1.20.3 — Massa máxima admissível em cada conjunto de eixos prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (²).

1.20.4 — Massa máxima rebocável admissível prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (²).

1.20.5 — Massa máxima admissível do conjunto de veículos prevista para efeitos de matrícula/circulação (são possíveis diversos valores para cada configuração técnica) (²).

1.21 — Suspensão pneumática para o eixo motor: sim/não (¹).

1.22 — Suspensão do eixo motor reconhecida como equivalente a uma suspensão pneumática: sim/não (¹).

1.23 — Veículo fora-de-estrada: sim/não (¹).

1.24 — Número de passageiros.

1.24.1 — Número dos lugares sentados (²).

1.24.2 — Número dos lugares em pé para os veículos das categorias M₂ ou M₃ (²).

1.24.3 — Número de espaços para cadeiras de rodas nos veículos das categorias M₂ e M₃ (²): ...

1.25 — Fotografias ou desenhos em corte dos pontos de montagem do dispositivo de engate no veículo.

(¹) Riscar o que não interessa.

(²) Disposto de modo a evidenciar claramente o valor real de cada configuração técnica do modelo de veículo.

(³) A preencher apenas se a ficha de informações contiver estes dados.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 62/2004

de 22 de Março

A alteração introduzida no artigo 508.º do Código Civil pelo Decreto-Lei n.º 62/2004, de 22 de Março, que modificou por completo o sistema de funcionamento da imposição de limites máximos de indemnização nos casos de responsabilidade civil objectiva fundada em acidentes de viação, obriga a reponderar a lógica da remissão que é feita na legislação avulsa para os limites máximos que constavam daquele artigo.

Impõe-se, em concreto, reequacionar a remissão feita, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 423/91, de 30 de Outubro, para os limites máximos de indemnização que constavam do artigo 508.º do Código Civil, que se aplicariam também nos casos de indemnização por parte do Estado às vítimas de crimes violentos.

Teve-se em conta o facto de o Decreto-Lei n.º 423/91 instituir um mecanismo de reparação de danos que deve

ser compreendido como uma espécie de «seguro social» e não como uma transferência da obrigação de indemnizar. Aliás, esse é o espírito que enforma o n.º 1 do artigo 130.º do Código Penal quando afirma que «legislação especial fixa as condições em que o Estado poderá assegurar a indemnização devida em consequência da prática de actos criminalmente tipificados, sempre que não puder ser satisfeita pelo agente».

Neste contexto, devem ter-se presentes as razões que subjazem àquele mecanismo de reparação do dano, que pretende não fazer recair sobre a vítima a ineficiência do sistema judicial, sobretudo nos casos em que não se conheça a identidade do autor do crime ou em que este, por outro motivo, não possa ser acusado ou condenado, bem como nos casos de falta de meios do devedor da indemnização.

O princípio da subsidiariedade que integra a natureza desta acção estadual dá origem a dois tipos de consequências: por um lado, o direito à indemnização pelo Estado não chega a constituir-se se a vítima tiver sido ressarcida efectivamente no âmbito do processo penal em curso; por outro, em caso de atribuição de indemnização, o Estado ficará sub-rogado na posição da vítima relativamente ao montante de indemnização atribuída, tendo direito a reembolso da quantia paga nos casos em que a vítima obtenha reparação por outra via.

A reparação a cargo do Estado, que se restringe aos danos patrimoniais resultantes da lesão, é sujeita a limites máximos, os quais eram até este momento aferidos por remissão para os critérios do artigo 508.º do Código Civil, que entretanto se alteraram. A imposição de limites máximos aparece escudada pela possibilidade aberta nesse sentido quer pela Resolução (77) 27 do Conselho da Europa quer pelo artigo 5.º da Convenção Europeia de 1983 relativa ao ressarcimento das vítimas de infracções violentas.

A recente proposta de directiva do Conselho relativa à indemnização das vítimas da criminalidade, apresentada pela Comissão Europeia em 16 de Outubro de 2002 e actualmente em discussão [COM (2002) 562, de 16 de Outubro de 2002], vai no mesmo sentido, deixando aos Estados membros a faculdade de fixarem um limite máximo de indemnização total a atribuir às vítimas de crimes.

A referida proposta encontra-se ainda em fase negocial, mas evidencia já qual a tendência que irá ser seguida pelas instruções comunitárias, com franca adesão da maior parte dos Estados membros.

Os resultados concretos que advirão do desenrolar de negociações ao nível comunitário tornam desaconselhável que se introduza neste momento uma alteração de monta ao nível do regime da indemnização das vítimas da criminalidade. Por este motivo, opta-se pela conservação da solução substantiva que vigora actualmente neste domínio.

Assim, a alteração a que se procede, pelos motivos já explicados, mantém em vigor, para efeitos da aplicação do Decreto-Lei n.º 423/91, o que era o conteúdo material do artigo 508.º do Código Civil.

Vale isto por dizer que o regime da indemnização estadual das vítimas de crimes violentos não sofre alterações materiais, sendo apenas formais os ajustes a que ora se procede.

Assim:

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

Artigo único

Alterações ao Decreto-Lei n.º 423/91, de 30 de Outubro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 423/91, de 30 de Outubro, alterado pelas Leis n.ºs 10/96, de 23 de Março, e 136/99, de 28 de Agosto, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

[...]

1 — A indemnização por parte do Estado é restrita ao dano patrimonial resultante da lesão e será fixada em termos de equidade, tendo como limites máximos, por cada lesado, o montante correspondente ao dobro da alçada da relação, para os casos de morte ou lesão corporal grave.

2 — Nos casos de morte ou lesão de várias pessoas em consequência do mesmo facto, a indemnização por parte do Estado tem como limite máximo o montante correspondente ao dobro da alçada da relação para cada uma delas, com o máximo total do sêxtuplo da alçada da relação.

3 — Se a indemnização for fixada sob a forma de renda anual, o limite máximo é de um quarto da alçada da relação por cada lesado, não podendo ultrapassar três quartos da alçada da relação quando sejam vários os lesados em virtude do mesmo facto.

4 — (*Anterior n.º 2.*)

5 — Nos casos a que se refere o n.º 3 do artigo 1.º, haverá igualmente lugar a uma indemnização por danos de coisas de considerável valor, tendo como limite máximo o montante correspondente à alçada da relação.»

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Fevereiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona*.

Promulgado em 9 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 11 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DESENVOLVIMENTO RURAL E PISCAS

Decreto-Lei n.º 63/2004

de 22 de Março

A criação de um fundo financeiro de carácter permanente destinado a apoiar a gestão florestal sustentável, nas suas diferentes valências, encontra-se prevista na Lei de Bases da Política Florestal, de 17 de Agosto de 1996, embora nunca tenha sido objecto de regulamentação.

O presente diploma dá cumprimento ao disposto naquela Lei e na Resolução do Conselho de Ministros n.º 178/2003, de 17 de Novembro, que determina a criação do Fundo Florestal Permanente.

O campo de intervenção dos incentivos a aplicar pelo Fundo amplia as áreas já contempladas na Lei de Bases, que passam a incluir o apoio, de forma integrada, a estratégia de reestruturação fundiária, de planeamento e de gestão florestal, o reforço da organização de capacidade técnica dos produtos florestais, actividade que exerce em estreita articulação com a autoridade florestal nacional.

Os recursos financeiros a afectar ao Fundo são os provenientes de fontes que garantem a estabilidade e a continuidade dos apoios a conceder, na dupla perspectiva da internalização das externalidades positivas geradas pelo sector florestal e do reinvestimento de receitas e rendimentos do Estado originados na actividade florestal.

Como princípios relevantes para a actuação do Fundo devem destacar-se a transparência e a simplificação de procedimentos, apoiadas numa organização de planeamento, orçamentação, «reporte» de actividades e prestação de contas que, a todo o momento, permitam o completo escrutínio público do seu funcionamento.

Assim:

No desenvolvimento do regime jurídico estabelecido pela Lei n.º 33/96, de 17 de Agosto, e nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Designação

1 — É criado junto do Instituto de Financiamento e Apoio ao Desenvolvimento da Agricultura e Pescas (IFADAP) o Fundo Florestal Permanente, doravante designado por Fundo.

2 — O Fundo constituiu-se como um património autónomo desprovido de personalidade jurídica.

Artigo 2.º

Objectivos

São objectivos do Fundo:

- Promover, através dos incentivos adequados, o investimento, gestão e ordenamento florestais, nas suas distintas valências, incluindo a valorização e expansão do património florestal, e apoiar os respectivos instrumentos de ordenamento e gestão;
- Apoiar as acções de prevenção dos fogos florestais;
- Instituir mecanismos financeiros destinados a viabilizar modelos sustentáveis de silvicultura e acções de reestruturação fundiária, emparcelamento e aquisição de terra;
- Financiar acções específicas de investigação aplicada, demonstração e experimentação;
- Valorizar e promover as funções ecológicas, sociais e culturais dos espaços florestais e apoiar a prestação de serviços ambientais e de conservação dos recursos naturais;
- Desenvolver outras acções e criar instrumentos adicionais que contribuam para a defesa e sustentabilidade da floresta portuguesa.

Artigo 3.º

Apoios

1 — O programa de apoios financeiros a conceder pelo Fundo, e o respectivo regulamento, será aprovado pelo Ministro da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, ouvida a autoridade nacional de florestas.

2 — O programa de apoios referidos no número anterior será elaborado no âmbito da programação anual e plurianual do Fundo, devendo o mesmo articular-se com os regimes de apoios ao sector florestal existentes, de âmbito nacional e comunitário.

3 — Os apoios financeiros a conceder pelo Fundo podem revestir as formas de subsídios reembolsáveis ou não reembolsáveis, de linhas de crédito bonificado ou não bonificado, de prémios de seguros florestais e de garantias.

4 — Os apoios financeiros a atribuir pelo Fundo incidem, nomeadamente, nas seguintes áreas:

- Ordenamento e gestão florestal;
- Prevenção de incêndios e respectivas infra-estruturas;
- Arborização e rearborização com espécies florestais de relevância ambiental e de longos ciclos de produção;
- Reestruturação fundiária, emparcelamento e aquisição de terra;
- Seguros florestais;
- Acções específicas de investigação aplicada, demonstração e experimentação;
- Sistemas de certificação de gestão e dos produtos florestais.

5 — O Fundo poderá participar em entidades financeiras, públicas ou privadas, promotoras do investimento florestal.

6 — Poderá igualmente o Fundo destinar meios financeiros à expropriação de imóveis destinados à instalação de infra-estruturas de prevenção de incêndios e ao financiamento de obras coercivas que se demonstrem necessárias ao cumprimento do disposto no artigo 2.º do presente diploma.

Artigo 4.º

Receitas

Constituem receitas do Fundo:

- O produto dos impostos ou taxas que lhe sejam consignadas por lei, designadamente o produto de uma percentagem do imposto que incide sobre o consumo dos produtos petrolíferos e energéticos, a definir por lei;
- O rendimento do material lenhoso resultante da exploração florestal das matas públicas e comunitárias, sob a gestão do Estado, em percentagem a definir por despacho conjunto dos Ministros da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente;
- A percentagem do valor das coimas que lhe esteja afecta por lei;
- O produto das aplicações financeiras dos capitais disponíveis;
- O produto de doações, heranças, legados ou contribuições mecenáticas;

- f) O produto da alienação, oneração ou cedência temporária de bens ou direitos do seu património;
- g) Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas por lei ou negócio jurídico.

Artigo 5.º

Despesas

Constituem despesas do Fundo as que resultem de encargos decorrentes da aplicação do presente diploma.

Artigo 6.º

Colaboração de outras autoridades ou entidades

O IFADAP poderá solicitar a entidades públicas e privadas, designadamente à autoridade florestal nacional, as informações e a colaboração que se revelem necessárias à prossecução dos objectivos do Fundo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Fevereiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Armando José Cordeiro Sevinate Pinto*.

Promulgado em 9 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 11 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 64/2004

de 22 de Março

O Plano de Desenvolvimento Rural, abreviadamente designado por RURIS, através das suas quatro intervenções, a saber, «Medidas agro-ambientais», «Indemnizações compensatórias», «Florestação de terras agrícolas» e «Reforma antecipada», apresenta, como objectivo estratégico, a promoção de uma agricultura competitiva em aliança com o desenvolvimento rural sustentável.

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 8/2001, de 22 de Janeiro, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 202/2001, de 13 de Julho, veio estabelecer as regras gerais de aplicação do RURIS e a respectiva estrutura orgânica, que prevê, designadamente, que o director-geral do Desenvolvimento Rural seja, por inerência, o gestor do RURIS.

Porque foi entretanto criado o Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica, resultante da fusão da Direcção-Geral do Desenvolvimento Rural (DGDR) e do Instituto de Hidráulica e Engenharia Rural e Ambiente (IHERA), torna-se necessário proceder a algumas alterações ao nível da gestão e processamento das ajudas no âmbito do RURIS.

Finalmente, o presente diploma insere-se num processo de simplificação da coordenação e gestão das diversas intervenções, por forma a tornar mais célere a respectiva aplicação, quer para a Administração, quer para os agricultores.

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 presente diploma estabelece as regras gerais de aplicação do Plano de Desenvolvimento Rural, abreviadamente designado por RURIS, para o período que decorre até 2006.

Artigo 2.º

Âmbito territorial de aplicação

O RURIS aplica-se em todo o território do continente, sem prejuízo de, no âmbito dos regulamentos específicos de cada intervenção, se estabelecerem restrições de natureza geográfica.

Artigo 3.º

Intervenções

1 — O RURIS integra as seguintes intervenções:

- a) «Reforma antecipada»;
- b) «Indemnizações compensatórias»;
- c) «Medidas agro-ambientais»;
- d) «Florestação de terras agrícolas».

2 — Os regulamentos específicos de aplicação de cada uma das intervenções previstas no número anterior são objecto de portaria do Ministro da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, com excepção da intervenção «Reforma antecipada», cuja portaria é conjunta dos Ministros da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas e da Segurança Social e do Trabalho, nos quais consta o seguinte:

- a) Os objectivos da intervenção;
- b) As medidas a apoiar;
- c) A área geográfica de aplicação;
- d) A natureza dos beneficiários;
- e) As condições de atribuição;
- f) As obrigações dos beneficiários;
- g) A forma, nível e valores das ajudas;
- h) O processo de candidatura e contratação.

Artigo 4.º

Acções de arborização

1 — As acções de arborização enquadráveis na intervenção «Florestação de terras agrícolas» referida na alínea d) do n.º 1 do artigo 3.º consideram-se para todos os efeitos como actividade agrícola.

2 — São proibidas as acções de arborização em terrenos de uso agrícola beneficiados por obras de fomento hidroagrícola ou em terrenos para os quais haja projectos de execução já aprovados, com excepção dos solos das classes V, VI e VII de aptidão ao regadio, bem como a arborização de áreas agrícolas que assegurem a descontinuidade de importantes manchas florestais, a definir no âmbito dos planos regionais de ordenamento florestal.

3 — As acções de arborização referidas no n.º 1 que tenham por objecto prédios situados na Rede Nacional de Áreas Protegidas carecem de parecer prévio dos ser-

viços competentes do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente e nas restantes áreas classificadas.

4 — O disposto no n.º 1 aplica-se às candidaturas apresentadas e já aprovadas no âmbito da intervenção «Florestação de terras agrícolas».

Artigo 5.º

Coordenação

1 — A coordenação do RURIS é da competência do Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica (IDRHa).

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, ao IDRHa compete, nomeadamente, o seguinte:

- a) Propor a regulamentação relativa a cada uma das intervenções, ouvidos o Instituto Nacional de Intervenção e Garantia Agrícola (INGA) e o Instituto de Financiamento e Apoio à Agricultura e Pescas (IFADAP), nas suas qualidades de organismos pagadores, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1663/95, da Comissão, de 7 de Julho;
- b) Propor alterações ao RURIS, por sua própria iniciativa ou sob proposta da comissão de acompanhamento referida no artigo 8.º;
- c) Elaborar, anualmente, a previsão das despesas, para cumprimento da alínea b) do n.º 1 do artigo 47.º do Regulamento (CE) n.º 445/2002, da Comissão, de 26 de Fevereiro, e assegurar a inscrição no PIDDAC das verbas necessárias para a cobertura orçamental das candidaturas;
- d) Definir e tratar os dados físicos, financeiros e estatísticos sobre a execução para a elaboração dos indicadores de acompanhamento e para as avaliações intercalar e final e enviá-los à Comissão Europeia;
- e) Elaborar anualmente os relatórios de execução do RURIS;
- f) Promover e acompanhar a avaliação intercalar e a avaliação final do RURIS.

Artigo 6.º

Organismo pagador

Compete ao INGA e ao IFADAP, nas suas qualidades de organismos pagadores:

- a) Definir os procedimentos administrativos relativos à apresentação e tramitação dos pedidos de ajuda, bem como verificar a satisfação das condições da sua elegibilidade para pagamento e autorizar a realização da correspondente despesa;
- b) Assegurar a recolha dos dados físicos, financeiros e estatísticos sobre a execução, para elaboração dos indicadores de acompanhamento e para as avaliações intercalar e final;
- c) Proceder ao acompanhamento das ajudas concedidas;
- d) Elaborar pareceres técnicos sobre a intervenção, bem como sobre as dúvidas de aplicação e interpretação da regulamentação nacional e comunitária;
- e) Comunicar à Comissão Europeia, com conhecimento ao IDRHa, as informações a que se refere o artigo 47.º do Regulamento (CE) n.º 445/2002, da Comissão, de 26 de Fevereiro;

f) Praticar os demais actos necessários à regular e plena execução do RURIS.

Artigo 7.º

Dever de colaboração

1 — O IDRHa, o INGA, o IFADAP e os demais organismos envolvidos na execução do RURIS devem colaborar reciprocamente entre si, nomeadamente na prestação de informações no âmbito da execução física e financeira dos regimes de ajudas abrangidos no presente diploma.

2 — O INGA e o IFADAP podem delegar, no todo ou em parte, na Direcção-Geral das Florestas e nas direcções regionais de agricultura as competências previstas nas alíneas b), c) e f) do artigo anterior, enquanto organismos pagadores, nos termos previstos no anexo ao Regulamento n.º 1663/95, da Comissão, de 7 de Julho.

Artigo 8.º

Acompanhamento

1 — O acompanhamento da execução do RURIS incumbe a uma comissão de acompanhamento presidida por um representante do IDRHa e integrada por representantes das seguintes entidades:

- a) Um representante do IDRHa;
- b) Um representante do Gabinete de Planeamento e Política Agro-Alimentar;
- c) Um representante da Direcção-Geral das Florestas;
- d) Um representante da Direcção-Geral de Veterinária;
- e) Um representante da Direcção-Geral de Protecção das Culturas;
- f) Um representante do Auditor do Ambiente do Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas;
- g) Um representante de cada uma das direcções regionais de agricultura;
- h) Um representante do INGA;
- i) Um representante do IFADAP;
- j) Um representante do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente;
- l) Um representante do Ministério da Segurança Social e do Trabalho;
- m) Um representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses;
- n) Representantes dos parceiros económicos e sociais com assento no Conselho Económico e Social, designados por despacho do Ministro da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas;
- o) Representantes da Comissão Europeia.

2 — Podem, ainda, integrar a comissão de acompanhamento, na qualidade de observadores, um representante da Inspeção-Geral e Auditoria de Gestão do Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas e um representante da Inspeção-Geral de Finanças.

3 — A comissão de acompanhamento pode, quando a especificidade das matérias o justificar, reunir com o número restrito de membros, nos termos previstos no respectivo regulamento interno.

4 — Compete à comissão de acompanhamento, nomeadamente, o seguinte:

- a) Elaborar e aprovar o respectivo regulamento interno;

- b) Avaliar periodicamente os progressos realizados na prossecução dos objectivos específicos de cada intervenção;
- c) Analisar os resultados da execução, nomeadamente a realização dos objectivos definidos para as diferentes intervenções, bem como a avaliação intercalar e final;
- d) Dar parecer sobre o relatório anual de execução e o relatório final de execução, antes do seu envio à Comissão Europeia;
- e) Propor ao IDRHa adaptações ou revisões das intervenções que permitam alcançar os objectivos definidos ou aperfeiçoar a sua gestão, inclusivamente a sua gestão financeira.

Artigo 9.º

Forma das ajudas

Os apoios a conceder no âmbito do presente diploma assumem a forma de compensações financeiras não reembolsáveis.

Artigo 10.º

Pagamento

O pagamento das ajudas no âmbito das intervenções referidas no n.º 1 do artigo 3.º é processado pelo INGA e pelo IFADAP, nos termos dos respectivos regulamentos de aplicação.

Artigo 11.º

Controlo

O controlo físico dos pedidos às ajudas das intervenções referidas no n.º 1 do artigo 3.º é assegurado pelo INGA e pelo IFADAP, aos quais cabe definir as respectivas amostras e tomar as decisões dele decorrentes, devendo o resultado dos controlos ser comunicado ao IDRHa.

Artigo 12.º

Incumprimento

Em caso de incumprimento pelo beneficiário de qualquer das obrigações e compromissos previstos no regulamento específico de cada uma das intervenções identificadas no n.º 1 do artigo 3.º, fica o mesmo sujeito à aplicação das respectivas penalizações, sem prejuízo da aplicação do artigo 63.º do Regulamento (CE) n.º 445/2002, da Comissão, de 26 de Fevereiro.

Artigo 13.º

Reembolso das ajudas

1 — Em caso de pagamento indevido, o beneficiário deve reembolsar o montante em causa, em conformidade com o disposto no artigo 49.º do Regulamento (CE) n.º 2419/2001, da Comissão, de 11 de Dezembro, podendo a recuperação desse montante ser efectuada em qualquer adiantamento ou pagamento, no âmbito do FEOGA-Garantia, processado pelo INGA e pelo IFADAP.

2 — Dentro de cada uma das intervenções previstas no n.º 1 do artigo 3.º, o organismo pagador pode não exigir o reembolso do montante inferior ou igual a € 100, excluindo os juros.

Artigo 14.º

Cobertura orçamental

1 — A cobertura orçamental das despesas públicas decorrentes da aplicação do presente diploma é assegurada por verbas comunitárias e do Orçamento do Estado.

2 — As verbas relativas à gestão e acompanhamento do RURIS são suportadas pelo Orçamento do Estado, sendo os respectivos encargos inscritos anualmente no PIDDAC do Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.

Artigo 15.º

Direitos e obrigações

O IDRHa assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos de trabalho celebrados no âmbito da estrutura de apoio técnico do RURIS.

Artigo 16.º

Disposições transitórias

1 — Sem prejuízo das competências do IFADAP, enquanto organismo contratante e pagador, a avaliação dos projectos em execução a que se referem os Regulamentos (CEE) n.ºs 2078/92, 2079/92, e 2080/92, todos do Conselho, de 30 de Junho, é da competência do IDRHa.

2 — O organismo pagador pode não exigir o reembolso de montante inferior ou igual a € 100, excluindo os juros, resultante da rescisão de contrato celebrado ao abrigo de cada um dos regulamentos referidos no número anterior.

3 — Até à publicação dos regulamentos referidos no n.º 2 do artigo 3.º do presente diploma, mantêm-se em vigor os regulamentos aprovados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 8/2001, de 22 de Janeiro, na parte aplicável.

Artigo 17.º

Norma revogatória

São revogados os Decretos-Leis n.ºs 8/2001, de 22 de Janeiro, e 202/2001, de 13 de Julho.

Artigo 18.º

Ratificação

São ratificados todos os actos praticados pelo IDRHa, bem como pelo INGA e pelo IFADAP, enquanto organismos pagadores, no âmbito do RURIS, desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 246/2002, de 8 de Novembro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Janeiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso — Maria Manuela Dias Ferreira Leite — Maria Teresa Pinto Basto Gouveia — Armando José Cordeiro Sevinato Pinto — António José de Castro Bagão Félix — Amílcar Augusto Contel Martins Theias.*

Promulgado em 10 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso.*

AVISO

- 1 — Abaixo se indicam os preços das assinaturas do *Diário da República* para o ano 2004 em suporte de papel, CD-ROM e Internet.
 2 — Não serão aceites pedidos de anulação de contratos de assinaturas com devolução de valores, salvo se decorrerem de situações da responsabilidade dos nossos serviços.
 3 — Cada assinante deverá indicar sempre o número de contrato de assinatura que lhe está atribuído e mencioná-lo nos contactos que tenha com a INCM.
 4 — A efectivação dos pedidos de contratos de assinaturas, bem como dos novos serviços, poderá ser feita através das nossas livrarias.
 5 — Toda a correspondência sobre contratos de assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa (fax: 213945750; e-mail: assinaturas.dr@incm.pt).

Preços para 2004

(Em euros)

PAPEL (IVA 5%)	
1.ª série	150
2.ª série	150
3.ª série	150
1.ª e 2.ª séries	280
1.ª e 3.ª séries	280
2.ª e 3.ª séries	280
1.ª, 2.ª e 3.ª séries	395
Compilação dos Sumários	50
Apêndices (acórdãos)	80
DAR, 2.ª série	72

BUSCAS/MENSAGENS (IVA 19%) ¹	
E-mail 50	15,50
E-mail 250	46,50
E-mail 500	75
E-mail 1000	140
E-mail+50	26
E-mail+250	92
E-mail+500	145
E-mail+1000	260

ACTOS SOCIETÁRIOS (IVA 19%)	
100 acessos	23
250 acessos	52
500 acessos	92
N.º de acessos ilimitados até 31-12	550

CD-ROM 1.ª série (IVA 19%)		
	Assinante papel ²	Não assinante papel
Assinatura CD mensal ...	180	225
INTERNET DIÁRIO DO DIA (IVA 19%)		
1.ª série	120	
2.ª série	120	
3.ª série	120	
INTERNET (IVA 19%)		
Preços por série ³	Assinante papel ²	Não assinante papel
100 acessos	96	120
250 acessos	216	270
Ilimitado	400	500

¹ Ver condições em <http://www.incml.pt/servlets/buscas>.² Preço exclusivo por assinatura do *Diário da República* em suporte de papel.³ 3.ª série só concursos públicos.

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLuíDO 5%)

€ 1,60



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://www.dre.pt>
 Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro
Força Vouga
Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 50 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
Telefs. 21 324 04 07/8 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
Telef. 21 840 10 24 Fax 21 840 09 61
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa