Direcção-Geral de Viação

Anúncio n.º 122/2006

Requisição de assistentes administrativos para exercerem funções na Divisão de Gestão Financeira e Património

1 — A Direcção-Geral de Viação pretende recrutar, através de requisição, funcionários públicos da carreira de assistente administrativo para exercerem funções na Divisão de Gestão Financeira e Património.

2 — A selecção dos candidatos far-se-á mediante a apreciação curricular e a realização de uma entrevista profissional.

3 — O estatuto remuneratório é o previsto para os funcionários da Administração Pública.

4 — As candidaturas devem ser remetidas por escrito, no prazo de 10 dias após a publicação do presente anúncio, para a Divisão de Pessoal e Expediente Geral, sita na Avenida da República, 16, 1069-055 Lisboa.

18 de Setembro de 2006. — O Director-Geral, *Rogério Pinheiro.*

Anúncio n.º 123/2006

Requisição de técnicos superiores licenciados em Economia, Contabilidade e Gestão de Empresas para exercerem funções na Divisão de Gestão Financeira e Património

1 — A Direcção-Geral de Viação pretende recrutar, através de requisição, funcionários públicos da carreira técnica superior, licenciados em Economia, Contabilidade e Gestão de Empresas para exercerem funções na Divisão de Gestão Financeira e Património.

2 — A selecção dos candidatos far-se-á mediante a análise do respectivo *curriculum vitae* e a realização de uma entrevista profissional de selecção.

3 — O estatuto remuneratório é o previsto para os funcionários da Administração Pública, com a possibilidade de atribuição do suplemento remuneratório mensal previsto no n.º 5 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 484/99, de 10 de Novembro.

4 — As candidaturas devem ser remetidas por escrito, no prazo de 10 dias após a publicação do presente anúncio, para a Divisão de Pessoal e Expediente Geral, sita na Avenida da República, 16, 1069-055 Lisboa.

18 de Setembro de 2006. — O Director-Geral, *Rogério Pinheiro.*

Anúncio n.º 124/2006

Requisição de assistentes administrativos para exercerem funções nas Lojas do Cidadão de Braga e Coimbra

1 — A Direcção-Geral de Viação pretende recrutar, através de requisição, funcionários públicos da carreira de assistente administrativo para exercerem funções nas Lojas do Cidadão de Braga e Coimbra.

2 — A selecção dos candidatos far-se-á mediante a apreciação curricular e a realização de uma entrevista profissional de selecção.

3 — O estatuto remuneratório é o previsto para os funcionários da Administração Pública.

4 — As candidaturas devem ser remetidas por escrito, no prazo de 10 dias após a publicação do presente anúncio, para a Divisão de Pessoal e Expediente Geral, sita na Avenida da República, 16, 1069-055 Lisboa.

18 de Setembro de 2006. — O Director-Geral, *Rogério Pinheiro.*

Despacho n.º 20 301/2006

Aprovação de modelo de chapas de matrícula

O n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 106/2006, de 8 de Junho, determina que, por despacho do director-geral de Viação, são definidas as características técnicas a que devem obedecer as chapas de matrícula, bem como as condições de aprovação das mesmas.

Assim, determino:

1 — Para os efeitos previstos no presente despacho, entende-se por:

a) «Aprovação nacional de modelo de chapa de matrícula» o acto pelo qual a Direcção-Geral de Viação certifica que um modelo de chapa de matrícula reúne as características técnicas fixadas para o efeito;

b) «Certificado de aprovação nacional de modelo» o documento emitido após aprovação de modelo;

c) «Chapa de matrícula» o componente destinado à identificação externa do veículo;

d) «Modelo» a designação secundária do produto fixada, a título facultativo, pelo fabricante;

e) «Material retrorreflector» a superfície ou dispositivo que, quando iluminados numa certa direcção, reflectem uma parte elevada da luz incidente;

f) «Marca de água» a marca de segurança constituída pelo escudo oficial da República Portuguesa que deve integrar o material retrorreflector;

g) «Marca de aprovação» a marca constituída por grupos de caracteres que identificam a aprovação nacional de modelo;

h) «Marca de fabrico» a designação principal do produto fixada pelo fabricante;

i) «Designação comercial» a designação facultativa do produto utilizada pelo fabricante para a sua identificação para efeitos comerciais;

j) «Chapa de matrícula de modelo aprovado» a chapa que não apresente alteração de uma ou mais das suas características em relação ao protótipo aprovado pela Direcção-Geral de Viação, nomeadamente no que respeita à marca de fabrico ou comercial, modelo e características da chapa e do material retrorreflector.

2 — As chapas de matrícula objecto de aprovação nos termos do presente despacho devem verificar as especificações técnicas gerais e específicas estabelecidas no anexo I.

3 — Os caracteres utilizados na inscrição dos números de matrícula e nas inscrições das chapas de matrícula aprovadas são os constantes do anexo II ao presente despacho.

4 — Todas as chapas de matrícula aprovadas devem apresentar marcação em conformidade com o estabelecido no anexo III ao presente despacho.

5 — A aprovação de chapas de matrícula reveste a forma de concessão de homologação de modelo de chapa de matrícula, ou da respectiva extensão da aprovação quando para o mesmo modelo seja pretendida a aprovação de chapas que apresentem diferença numa ou mais características não essenciais para a definição do modelo.

6 — A cada modelo de chapa de matrícula corresponde uma homologação própria, considerando-se do mesmo modelo as chapas que não difiram nas seguintes características:

a) Fabricante;
b) Marca;
c) Modelo (se existir);
d) Material base.

7 — Uma extensão de homologação pode incluir chapas de matrícula que apresentem diferentes dimensões, não podendo no entanto apresentar diferentes cores base na superfície retrorreflectora principal.

8 — A inclusão no grupo de chapas de matrícula já homologado de nova chapa de matrícula com diferentes dimensões deve ser objecto de extensão à homologação.

9 — A aprovação nacional de modelo de chapa de matrícula deve ser requerida pelo fabricante ou seu representante legal ao director-geral de Viação, contendo o pedido para além da identificação do requerente os seguintes elementos:

a) Natureza da aprovação pretendida (aprovação inicial ou extensão de aprovação);
b) Categoria de veículos para que se destina a chapa de matrícula cuja aprovação nacional é requerida;
c) Marca e modelo da chapa de matrícula;
d) Designação comercial, se existir;
e) Localização da unidade de produção das chapas de matrícula.

10 — Os pedidos a que se refere o presente despacho devem ainda ser instruídos com os seguintes elementos:

a) Relatório de ensaio laboratorial conclusivo pelo cumprimento das especificações técnicas estabelecidas pelo presente despacho ou cópia autenticada a que se refere o n.º 5 do anexo I ao presente despacho;
b) Um exemplar do modelo de chapa da classe de veículos para os quais o mesmo se destina;
c) Nota descritiva das medidas implementadas e a implementar para o controlo da conformidade de produção;
d) Taxa em vigor para a aprovação nacional de componentes.

11 — Por cada processo de aprovação de modelo de chapa de matrícula, instruído de acordo com os requisitos fixados no presente despacho, a Direcção-Geral de Viação atribui, a título condicional, uma marca de aprovação nacional que é comunicada ao requerente.

12 — A atribuição definitiva da marca de aprovação é efectivada logo que seja recepcionada na Direcção-Geral de Viação uma amostra de chapa de produção corrente.

13 — A comunicação da concessão da aprovação nacional de modelo de chapa de matrícula é efectuada através da emissão de um certificado de aprovação nacional do modelo constante do anexo IV ao presente despacho.

14 — As aprovações de modelo e respectivas extensões concedidas nos termos do presente despacho são válidas por um período não prorrogável de cinco anos contado a partir da data de emissão do respectivo certificado de aprovação.

15 — O fabrico de chapas de matrícula com características diferentes das do modelo aprovado exige a apresentação de novo pedido de aprovação, nos termos previstos no presente despacho.

16 — Para efeitos de concessão de extensão de uma aprovação, pode ser dispensada a realização de ensaios sempre que o referido pedido tiver por fundamento diferenças de dimensões pouco significativas relativamente a chapas já homologadas, alterações da designação comercial, na marcação, ou da unidade de produção.

17 — Em condições a estabelecer caso a caso pelo laboratório acreditado, pode ser dispensada a realização de ensaios previstos no presente despacho, desde que o fabricante comprove, através de relatório de ensaio válido ou documento equivalente, que o modelo apresentado para homologação obedece às características fixadas no presente despacho.

18 — Cada chapa de matrícula produzida tendo por base uma aprovação concedida pela Direcção-Geral de Viação tem de estar em conformidade total com o modelo aprovado, só podendo ser introduzidas alterações mediante autorização expressa desta Direcção-Geral.

19 — A alteração na designação do fabricante de um modelo de chapas de matrícula homologado pela Direcção-Geral de Viação, ou da sua sede social, deve ser de imediato comunicada a esta Direcção-Geral, podendo ser canceladas as aprovações para as quais se verifique que o estabelecido no presente número não é cumprido.

20 — A mudança da unidade de produção (entidade e ou localização) de chapas de matrícula de um modelo homologado pela Direcção-Geral de Viação carece de prévia autorização desta Direcção-Geral, considerando-se canceladas e consequentemente sem validade todas as homologações concedidas que não cumpram o estabelecido no presente número.

21 — Uma aprovação de modelo de chapas de matrícula perde a validade se for cancelada, se o modelo aprovado deixar de cumprir qualquer requisito legal ou se o detentor da homologação não cumprir as obrigações legais decorrentes da concessão pela Direcção-Geral de Viação da homologação.

22 — As entidades detentoras de uma aprovação concedida no âmbito do presente despacho devem assegurar a conformidade da produção, estabelecendo um sistema de controlo da conformidade adequado.

23 — A Direcção-Geral de Viação pode a todo o momento proceder ao controlo da conformidade da produção de chapas de matrícula de um modelo que tenha homologado, podendo para o efeito proceder à recolha de amostras da produção de chapas de matrícula.

24 — Quando se verifique que um detentor de uma homologação de modelo de chapas de matrícula não evidencia a existência de um sistema eficaz de controlo da conformidade de produção, não permite à Direcção-Geral de Viação aceder à informação necessária para a avaliação da conformidade de produção, ou as chapas de matrícula produzidas não se apresentam em conformidade com o modelo aprovado, a Direcção-Geral de Viação pode determinar o cancelamento da homologação concedida.

25 — Os detentores de homologações de modelo de chapa de matrícula válida devem manter à disposição da Direcção-Geral de Viação um registo actualizado com a identificação dos respectivos manipuladores de chapas de matrículas.

26 — As homologações de chapas de matrícula concedidas até à data de aplicação do presente despacho continuam válidas nos termos e pelos prazos anteriormente estabelecidos.

27 — Sem prejuízo do cumprimento do estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 106/2006, de 8 de Junho, e das especificações técnicas aprovadas pelo presente despacho, para as chapas de matrícula destinadas aos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos dos modelos V e VI do anexo IV ao referido diploma consideram-se extensivas, com as necessárias adaptações, as aprovações que à data da entrada em vigor do presente despacho se encontrem válidas para as mesmas categorias de veículos e material base.

28 — Exceptuam-se do disposto no número anterior as chapas do modelo VII do anexo IV ao Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 106/2006, de 8 de Junho.

29 — Revoga-se o despacho n.º 17 794/98 (2.ª série), de 22 de Setembro.

30 — O presente despacho entra imediatamente em vigor.

20 de Julho de 2006. — O Director-Geral, *Rogério Pinheiro.*

ANEXO I

Especificações técnicas

1 — Especificações gerais:

1.1 — Chapa de matrícula:

a) Materiais — a chapa de matrícula é construída em:

*a*1) Alumínio semiduro, espessura mínima de 1 mm, coberta com material retrorreflector aplicado numa das faces e estampado de modo que os caracteres e o rebordo periférico se apresentem em relevo, com uma saliência de altura compreendida entre 0,5 mm e 2 mm; ou

*a*2) Material plástico transparente, anti-reflexo, de espessura não inferior a 3 mm, coberto com material retrorreflector (com a adesividade do lado retrorreflector) aplicado na face interna da chapa de plástico.

b) Em ambos os casos previstos na alínea anterior o fundo retrorreflector deve ser plano e uniforme.

c) Os dispositivos de fixação da chapa de matrícula não devem afectar as características fotométricas e colorimétricas dos materiais retrorreflectores.

d) Cores — o rebordo periférico ou a moldura periférica [conforme tipo das alíneas *a*1) e ou *a*2)], bem como os caracteres e traços da chapa de matrícula devem apresentar cor preta de referência Munsell N2.

e) Caracteres do número de matrícula — os caracteres das chapas de matrícula produzidas a partir de 1 de Janeiro de 2007 podem apresentar uma tolerância dimensional de homologação e fabrico máxima de + 1 mm.

1.2 — Material retrorreflector:

a) Materiais — a aplicação de material retrorreflector em chapas deve formar uma combinação durável, resistente ao choque e dobragem.

b) Cores — as cores obedecem às referências seguintes:

Cor	Referência
Amarelo	Pantone 116 C.
Verde	Pantone 3415 C.
Azul	Munsell 5,9 pb 3,4/15,1.
Vermelho	Pantone 185 C 2x.
Preto	Munsell N2.

c) Marcas — o material retrorreflector deve incluir como parte integrante a marca de água contida num rectângulo de 20 mm×17 mm e, facultativamente, o logótipo do fabricante contido num quadrado de 6 mm de lado, devendo as referidas marcas ser distribuídas uniformemente, não podendo alterar as características, fotométricas e colorimétricas, do material retrorreflector.

2 — Especificações particulares:

2.1 — Características fotométricas:

a) Valores mínimos do coeficiente de retrorreflexão — as características fotométricas da superfície retrorreflectora são avaliadas tendo em conta os resultados obtidos sobre provetes de 100 mm×100 mm, de modo que, quando iluminados pela fonte padrão A, em conformidade com o normativo CIE, n.º 54, de 1982, se verifiquem os valores mínimos do coeficiente de retrorreflexão, expressos em candela/lux * m^2, indicados no quadro n.º 1.

QUADRO N.º 1

Coeficientes de retrorreflexão

Cores	Ângulo de observação	Ângulo de incidência (β1) β2=0°			
		5°	30°	40°	45°
Branco	0° 12′	70	30	–	6
	0° 20°	50	25	–	3
	1° 30′	5	2	–	1
Azul	0° 12′	3	1,5	–	–
	0° 20′	1,5	1	–	–
	1° 30′	0,3	–	–	–
Amarelo	0° 12′	50	25	7	4
	0° 20′	35	15	5	2
	1° 30′	3	1	1	0,5
Verde	0° 12′	9	3	1	–
	0° 20′	7	2,3	0,9	–
	1° 30′	0,6	0,15	0,08	–
Vermelho	0° 12′	10	4	14	–
	0° 20′	7	2,5	1,2	–
	1° 30′	0,6	0,3	0,2	–

b) Tolerância de ensaio — o coeficiente de retrorreflexão, medido com um ângulo de observação de 0º 12′ e um ângulo de incidência

de 5º, não pode variar mais de 20 %, quando a amostra é rodada de 360º num mesmo plano.

2.2 — Valor colorimétrico — as coordenadas cromáticas relativas ao branco, amarelo, verde e vermelho devem ser medidas utilizando o iluminante padrão D65 da CIE, com um ângulo de incidência de 45º e um ângulo de observação de 0º (geometria 45/0).

O valor colorimétrico obtido deve situar-se na área definida pelas coordenadas cromáticas referidas no quadro n.º 2. O factor de luminância deve igualmente satisfazer o limite mínimo indicado.

QUADRO N.º 2

Coordenadas cromáticas

Cor		1	2	3	4	Factor de luminância
Branco	x	0,355	0,305	0,285	0,335	≥0,35
	y	0,355	0,305	0,325	0,375	
Azul	x	0,078	0,150	0,210	0,137	≥0,01
	y	0,171	0,220	0,160	0,038	
Amarelo	x	0,465	0,427	0,487	0,545	≥0,27
	y	0,534	0,483	0,423	0,454	
Verde	x	0,007	0,248	0,177	0,026	≥0,04
	y	0,703	0,409	0,362	0,399	
Vermelho	x	0,690	0,595	0,569	0,655	≥0,05
	y	0,310	0,315	0,341	0,345	

3 — Ensaios:

3.1 — Resistência ao calor e à humidade — um provete deve ser submetido, pela ordem indicada, às seguintes condições de ensaio termo-higrométrico:

a) Sete horas consecutivas a uma temperatura de 65°C (± 2°C), com uma humidade relativa de 10 % HR (± 0,05 % HR);

b) Uma hora a uma temperatura de 23°C (± 5°C) com uma humidade relativa de 50 % HR (± 0,1 % HR);

c) Quinze horas consecutivas a uma temperatura de –15°C.

Concluído o ensaio, após as três etapas definidas, o material retrorreflector e os caracteres não devem mostrar tendência a descolar do provete, nem apresentar fissuras, bolhas ou descoloração apreciável.

3.2 — Aderência da película à base — sobrepõem-se dois provetes de forma que os revestimentos se apresentem face a face, aplicando-se previamente numa superfície correspondente a um quadrado de 25 mm de lado, cola à base de resina epoxídica, cuja resistência ao corte é superior a 3,4 N/mm^2.

Seguidamente, os provetes são montados numa máquina de tracção capaz de aplicar uma força crescente de 0 N a 500 N num intervalo de tempo de 50 s. a 70 s.

A aderência do revestimento à base de alumínio é considerada satisfatória quando os provetes suportam sem romper cargas não inferiores a 440 N.

3.3 — Ensaio de estampagem — no laboratório determinar-se-á se o material retrorreflector é susceptível de estampagem até uma altura mínima de 2 mm para formar letras e dígitos em relevo, sem deteriorar a mesma.

3.4 — Resistência ao choque — o provete deve ser condicionado durante uma hora à temperatura de 15°C e imediatamente de seguida deve ser colocado, com a face retrorreflectora para cima, sobre uma placa de aço de 12,5 mm de espessura, sendo sujeito ao impacte de uma esfera de aço de 25 mm de diâmetro, que sofre uma queda de 2 m de altura.

O material retrorreflector não deve estalar nem destacar-se do provete, para além de um raio de 5 mm do centro da zona de impacte, nem a chapa de suporte deverá apresentar fissuras para alem do raio de 20 mm.

3.5 — Resistência à dobragem:

a) A chapa de ensaio deve ser pré-condicionada à temperatura de 20°C ± 5°C durante duas horas;

b) Chapas de alumínio — num tempo máximo de dois segundos, a chapa de matrícula completamente acabada deve ser dobrada pela parte plana sobre um mandril de 50 mm de diâmetro, até formar um ângulo de 90°, com face retrorreflectora para o exterior. O material retrorreflector não deve estalar;

c) Chapas de plástico — uma chapa de matrícula deve ser colocada horizontalmente sobre uma superfície plana em que uma extremidade de 125 mm fique saliente da borda da superfície e a extremidade oposta seja fixa àquela. Na extremidade saliente deve ser aplicada uma carga de 3 kg. A deflexão máxima depois de aplicada aquela carga durante sessenta segundos não deve exceder 25 mm;

d) Chapas de plástico para motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos — para além do ensaio previsto para as chapas de plástico, uma chapa deve ser submetida a uma dobragem a meio, com um ângulo de 45° durante sessenta segundos após o que será retirada a referida dobragem. A chapa de matrícula deve apresentar na face retrorreflectora, na zona da dobragem, deformação permanente e visível a olho nu, irrecuperável após a eliminação da dobragem, ficando inutilizada.

3.6 — Resistência à água — o provete é emergido em água desmineralizada à temperatura de 25°C (± 5°C) durante um período de vinte e quatro horas, deixando-se secar durante um período de quarenta e oito horas à temperatura ambiente.

Após o ensaio, o provete não deve apresentar sinais de deterioração que possam reduzir a sua eficácia.

3.7 — Retenção de sujidade — o provete é untado com uma mistura de óleo de lubrificação e grafite.

Após a preparação indicada, o provete deve poder ser limpo, sem deterioração da superfície retrorreflectora, por meio de um solvente fraco, como o heptano, seguindo-se uma lavagem do provete com um detergente neutro.

3.8 — Resistência aos carburantes — emerge-se durante sessenta segundos uma parte do provete, incluindo caracteres, num carburante constituído por 70 % de n-heptano e 30 % de toluol (em volume).

Após a emersão, o provete não deve apresentar nenhuma alteração visível que possa reduzir a sua eficácia.

3.9 — Resistência ao nevoeiro salino — o provete é exposto à acção de um nevoeiro salino durante dois ciclos de vinte e duas horas cada um, separados por um intervalo de duas horas, à temperatura ambiente, durante o qual o provete permanece em processo de secagem.

O nevoeiro deve ser produzido por pulverização, a uma temperatura de 35° (± 2°C), de uma solução salina obtida dissolvendo 5 partes (m/m) de cloreto de sódio em 95 partes (m/m) de água desmineralizada.

Após o ensaio, o provete deve ser lavado com água e seco com um pano, não devendo apresentar vestígios de corrosão que possam reduzir a sua eficácia.

3.10 — Durabilidade — o provete é exposto a uma fonte de radiação satisfazendo as disposições ISO 105, durante o tempo necessário para que o azul padrão n.º 7 sofra uma descoloração até ao contraste n.º 4 da escala de cinzento.

Após o ensaio, a cor do provete deve ainda corresponder às exigências do quadro n.º 2 e o coeficiente de retrorreflexão não deve ser inferior a 50 % do valor correspondente no quadro n.º 1, para um ângulo de incidência de 5° e um ângulo de observação de 0° 12′. O factor de luminância não deve ser inferior a 80 % dos valores do quadro n.º 2.

3.11 — Ensaio de falsificação do material retrorreflector:

a) As marcas de segurança devem ser facilmente visíveis em condições de luz difusa (exemplo: à luz do dia) ou luz com grande ângulo de incidência a uma distância compreendida entre 1,5 m e 2 m.

b) A partir de uma distância compreendida entre 2 m e 3 m, as marcas de segurança não devem ser observáveis à vista desarmada.

c) As marcas de segurança não devem ser visíveis sob luz retrorreflectora quando a superfície do provete é iluminada perpendicularmente ou com um ângulo mínimo de incidência da luz.

d) As marcas de segurança devem resistir a todos os agentes químicos e físicos a que se encontram normalmente expostas as chapas de matrículas, sem que ocasionem danos irreparáveis no material retrorreflector.

4 — Requisitos para ensaios laboratoriais:

4.1 — Condições gerais — a conformidade com as especificações técnicas é determinada mediante ensaio de provetes e amostras de material retrorreflector e de chapas matrícula.

O fabricante de chapas de matrícula, para efeitos de aprovação nacional de modelo, deve submeter as mesmas a ensaio em laboratório acreditado, a fim de obter o respectivo relatório de ensaio.

Os provetes e as amostras do material retrorreflector e da chapa de matrícula, destinados à realização dos ensaios, devem apresentar-se com as marcas previstas no anexo III, com excepção da marca de aprovação nacional de modelo.

4.2 — Especificidade do provete:

a) Os provetes devem ser representativos da produção corrente; no fabrico dos mesmos seguem-se as recomendações do fabricante do material retrorreflector e são obtidos a partir do fundo das chapas de matrícula, de forma a apresentarem uma área mínima de 0,01 m^2, a fim de facilitar, nomeadamente, as medições fotométricas.

b) Todos os provetes devem ficar condicionados, termo-higrometricamente, durante um período de vinte e quatro horas a uma temperatura de 23°C (± 5°C) e uma humidade relativa de 50 % HR (± 5 % HR), antes de serem submetidos a ensaios.

c) Para efeitos de ensaio, é necessário a apresentação de três provetes de dimensão 100 mm×100 mm.

4.3 — Chapa de matrícula:

a) Os fabricantes de chapas de matrícula só podem utilizar material retrorreflector que obedeça às especificações e condições de ensaio previstas no presente despacho.

b) Para obterem a aprovação nacional de modelo, os fabricantes devem submeter as chapas de matrícula aos ensaios previstos no n.º 3 do presente anexo, devendo para tal entregar 15 amostras representativas da produção corrente e nas seguintes condições:

5 chapas de matrícula totalmente acabadas;
10 chapas preparadas mas sem caracteres.

5 — Relatório de ensaio laboratorial — após a realização dos ensaios da chapa de matrícula, é emitido pelo laboratório de ensaio o correspondente relatório técnico de ensaio, que deve instruir o processo do pedido de aprovação nacional de modelo de chapa de matrícula.

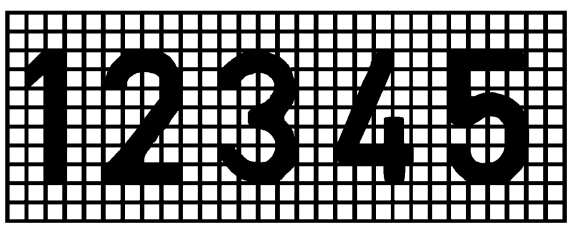
ANEXO II

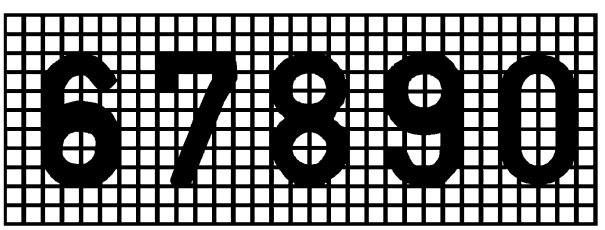
Caracteres

1 — Os caracteres utilizados nas chapas de matrícula apresentam as seguintes relações dimensionais:

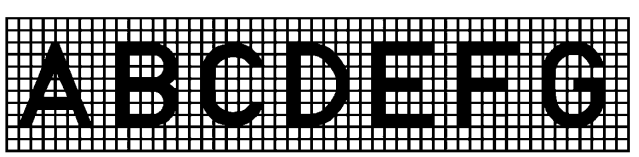
Dimensão	Valor	Excepções	
Altura das letras e números . . .	h	–	
Espessura das letras e números	1/7 h	–	
Largura das letras	5/7 × h	I J, L, T A, M	1/7 × h 4/7 × h 6/7 × h
Largura dos números	4/7 × h	1	2/7 × h

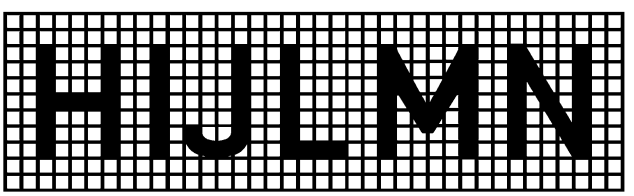
2 — Números:

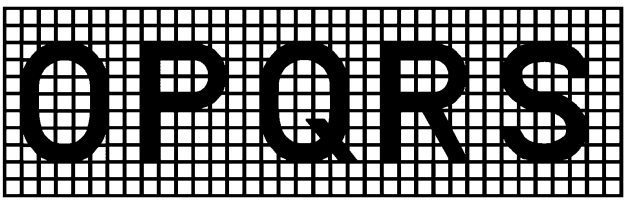


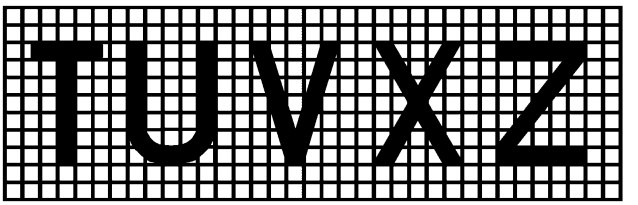


3 — Letras:









ANEXO III

Marcação

A chapa de matrícula deve conter, de forma claramente legível, a marca de aprovação nacional de modelo e de fabrico e pode conter, facultativamente, o modelo. Estes elementos devem obedecer aos seguintes requisitos:

1) Marca de aprovação nacional de modelo:

Constituição — deve apresentar a estrutura formada por três grupos de caracteres, separados por traços, identificando-se cada grupo da forma seguinte:

1.º grupo — sigla do serviço que concede a aprovação nacional;
2.º grupo — letra M;
3.º grupo — mínimo de seis e máximo de oito dígitos, correspondendo os três primeiros ao número de série da aprovação nacional de modelo e os restantes ao número de identificação do manipulador das chapas de matrícula atribuído pelo fabricante. Ex: DGV-M-000 00000;

2) Localização da marca de aprovação nacional de modelo:

Estampada (chapas de alumínio) ou decalcada (chapas de plástico) no canto inferior ou superior direito da chapa de matrícula, junto ao rebordo ou moldura periférica, apresentando-se inscrita num rectângulo de comprimento e altura não superiores, respectivamente, a 100 mm e 6 mm; ou

Gravada (chapas de alumínio) ou decalcada (chapas de plástico) no rebordo ou moldura periférica junto ao canto superior direito da chapa de matrícula;

3) Marca de fabrico e modelo:

Constituição — variável;
Localização — gravada (chapas de alumínio) ou decalcada (chapas de plástico) na zona central do rebordo ou moldura periférica superior.

ANEXO IV

Certificação de aprovação nacional de modelo

Número da aprovação/extensão da aprovação nacional de modelo: . . . respeitante a aprovação nacional de modelo de chapa de matrícula por aplicação do disposto no despacho DGV n.º . . ., de . . . de 2006.

1 — Validade: . . .
2 — Marca de fabrico: . . .
3 — Modelo: . . .
4 — Designação comercial: . . .
5 — Tamanho(s) da chapa em milímetros: . . .
6 — Material da chapa: . . .
7 — Fabricante: . . .
8 — Endereço: . . .
9 — Representante do fabricante: . . .
10 — Endereço: . . .
11:

Serviço técnico responsável pelos ensaios: . . .
Número do relatório de ensaio: . . .
Data do relatório de ensaio: . . .

12 — Razão da extensão da homologação: . . .
13 — Notas: . . .

14 — Local e data da emissão do certificado:

Local: . . .
Data: . . .

15 — Serviço emissor: . . .

Despacho n.º 20 302/2006

Certificados CEMT

Através da resolução CEMT/CM(2005)9/FINAL, de 24 de Novembro, foi criado o manual de uso e funcionamento dos transportes utilizados no contingente multilateral dos países membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), prevendo-se também a emissão de certificados comprovativos de que os veículos apresentam adequadas condições de segurança e de protecção do ambiente.

A mesma resolução da CEMT aprovou ainda os modelos dos documentos a emitir para a referida certificação.

Atendendo a que, nos termos da alínea *e*) do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, compete à Direcção-Geral de Viação a aprovação de veículos com as indicações das respectivas emissões poluentes;

Considerando que, conforme dispõe a alínea *g*) do n.º 1 do mesmo artigo 11.º, compete também à Direcção-Geral de Viação a realização de inspecções a veículos, importa aprovar os modelos dos certificados CEMT:

Assim, determino:

1 — São aprovados os modelos dos impressos CEMT 4, 5A, 5B, 6A, 6B, 7A, 7B, 8 e 9 constantes do anexo ao presente despacho.

2 — Os modelos dos impressos apresentam as seguintes cores:

a) 4, 6A, 6B, 7A, 7B — verde-claro;
b) 5A e 5B — verde-claro com uma banda diagonal verde-escura;
c) 8 — amarelo-claro;
d) 9 — branco.

3 — Todos os impressos apresentam uma numeração sequencial.

4 — O certificado modelo 9 é emitido pelos serviços regionais desta Direcção-Geral.

5 — Os certificados modelos 4, 5A, 5B, 6A, 6B, 7A, 7B e 8 são emitidos pelos fabricantes dos veículos ou seus representantes legais.

6 — É revogado o despacho n.º 4977/2002 (2.ª série), de 14 de Dezembro.

7 — O presente despacho entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

20 de Julho de 2006. — O Director-Geral, *Rogério Pinheiro.*

Modelo CEMT 4

N.º

EXIGENCES DE BRUIT ET D'EMISSIONS POLLUANTES POUR LE CAMION "VERT"

Certificat de conformité aux normes techniques spécifiées dans la Résolution CEMT/CM (91)26/ Final

Le soussigné:
Constructeur ou représentant agréé du constructeur dans le pays d'immatriculation [1]:
du véhicule décrit ci-après, atteste par la présente que ledit véhicule est, à la date du…… ……identique au véhicule qui a été le…… déclaré conforme aux spécifications de la Résolution CEMT/CM(91)26/Final, et que les caractéristiques mentionnées sur ce certificat sont exactes.

Cachet du constructeur ou du représentant agréé du constructeur dans le pays d'immatriculation

Lieu Date Signature

1 – Rayer les mentions inutiles

Type de véhicule:
Numéro d'identification du véhicule:
Type de moteur:
Numéro du moteur:

Mesures selon[1]: CEE/ONU R.85, Directive 80/1269/CEE, telle qu`amendée par la Directive 89/491/CEE	
Puissance maximum du moteur [KW]:	à un régime moteur [tr/mn] :

Mesures selon [1]: CEE/ONU R.51/02, Directive 70/157/CEE, telle qu`amendée par la Directive 92/97/CEE		
Maximum admis [dB(A)] [II]	Puissance moteur	Valeurs mesurées [dB(A)]
77	≤ 75 kW	
78	< 75 kW ou< 150 kW	
80	> 150 kW	
Le:	A:	
Par:		
Vitesse d'approche [km/h]:	Sur le rapport:	
Bruit de l`air comprimé [dB(A)]:		
Niveau de bruit à proximité [dB(A)]:	à un régime moteur [tr/mn]:	

Mesures selon [1] :CEE/ONU R.49/02 formulaire A, Directive 88/77CEE telle qu`amendée par la Directive 91/542/CEE, formulaire A		
Valeurs maximum [g/kWh] [2]	Polluants	Valeurs mesurées [g/kWh]
4.9	CO	
1.23	HC	
9.0	NOx	
Puissance ≤ 85 kw: 0.68 Puissance > 85kw: 0.4	Particules	

II - Résolution CEMT/CM (91) 26/ Final.

No.....

REQUIREMENTS FOR NOISE AND EXHAUST EMISSIONS FOR THE "GREEN" LORRY

Certificate of compliance with the technical provisions of Resolution CEMT/CM(91) 26/Final

The:
as manufacturer or authorised representative of the manufacturer in the State of Registration [1] ;
of the vehicle described hereafter, hereby confirms that the said vehicle is, on ..... identical to a vehicle, which was on ……..in compliance with the provisions of Resolution CEMT/CM (91)26/Final, and confirms that the particulars entered overleaf are correct.

Company signature of the manufacturer or of the authorised representative of the manufacturer in the State of Registration

Place Date Signature

I. -Delete inappropriate mention.