



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Quarta-feira, 11 de julho de 2012

Número 133

## ÍNDICE

### Presidência do Conselho de Ministros

#### Decreto-Lei n.º 141/2012:

Altera o Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, no respeitante à implementação do «Balcão do empreendedor» . . . . . 3598

#### Declaração de Retificação n.º 35/2012:

Retifica a Portaria n.º 140/2012, de 14 de maio, do Ministério da Economia e do Emprego, que estabelece os termos da tarifa de referência do regime remuneratório aplicável às instalações de cogeração, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 93, de 14 de maio de 2012 . . . . . 3599

### Ministério das Finanças

#### Decreto-Lei n.º 142/2012:

Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 118/2011, de 15 de dezembro, que aprova a orgânica da Autoridade Tributária e Aduaneira e à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 274/90, de 7 de setembro, no respeitante à dotação do Fundo de Estabilização Aduaneira . . . . . 3599

### Ministério dos Negócios Estrangeiros

#### Decreto n.º 17/2012:

Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e a República Argentina para que os Familiares Dependentes dos Funcionários Diplomáticos, Consulares, Administrativos, Técnicos e de Apoio das Missões Diplomáticas e Consulares Portuguesas e Argentinas Possam Efetuar Trabalhos Remunerados em Regime de Reciprocidade, assinado em Lisboa em 16 de novembro de 2001 . . . . . 3600

### Ministério da Economia e do Emprego

#### Decreto-Lei n.º 143/2012:

Aprova a orgânica do Instituto do Emprego e da Formação Profissional, I. P. . . . . 3603

#### Decreto-Lei n.º 144/2012:

Aprova o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques, transpondo a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho, que adapta ao progresso técnico a Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho . . . . . 3606

#### Decreto-Lei n.º 145/2012:

Aprova a orgânica do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I. P. . . . . 3625

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

## Decreto-Lei n.º 141/2012

de 11 de julho

O Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, que visa a simplificação do regime de exercício de diversas atividades económicas e a desmaterialização dos respetivos procedimentos administrativos no âmbito de um novo balcão eletrónico acessível através do Portal da Empresa, o «Balcão do empreendedor», embora tenha iniciado a sua vigência no dia 2 de maio de 2011, estabeleceu, no seu artigo 42.º, uma produção de efeitos faseada das disposições que pressupõem a implementação do referido balcão, a decorrer durante um período de um ano a contar da sua entrada em vigor, em termos a fixar por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da modernização administrativa, das autarquias locais e da economia.

No artigo 5.º da Portaria n.º 131/2011, de 4 de abril, previu-se ainda a implementação de uma fase experimental aplicável a um conjunto limitado de municípios e aos estabelecimentos e atividades de restauração e bebidas, a decorrer até 31 de dezembro de 2011.

Para o efeito, a Agência para a Modernização Administrativa, I. P., concebeu e preparou os requisitos funcionais e tecnológicos necessários à implementação de uma plataforma de atendimento eletrónico multicanal, na qual se integra o «Balcão do empreendedor», dotada dos mecanismos necessários para dar resposta às exigências do Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, bem como do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, relativa aos serviços no mercado interno. Iniciou-se também a fase experimental de aplicação do novo regime, à qual aderiram os municípios de Abrantes, Águeda, Palmela, Portalegre e Porto e que se encontra em curso.

Atendendo ao planeamento definido, encontram-se concluídas as seguintes tarefas:

- a) Disponibilização dos meios de autenticação com certificados digitais e do mecanismo de tradução no «Balcão do empreendedor»;
- b) Desenvolvimento da ferramenta de construção de formulários eletrónicos;
- c) Desenvolvimento das soluções integradoras dos formulários eletrónicos;
- d) Desenvolvimento da solução de acesso mediado ao «Balcão do empreendedor»;
- e) Definição de modelos de estruturação da informação sobre cada uma das formalidades que compõe os diferentes regimes de horário de funcionamento, ocupação do espaço público e publicidade e definição dos respetivos fluxos;
- f) Especificação dos critérios e obrigações aplicáveis às diferentes formalidades do regime de horário de funcionamento;
- g) Definição das especificações funcionais dos formulários eletrónicos dos regimes de horário de funcionamento e ocupação do espaço público e documentos complementares;
- h) Inserção no «Balcão do empreendedor» da informação geral sobre as formalidades dos diferentes regimes de horário de funcionamento, ocupação do espaço público e publicidade.

Contudo, o planeamento definido foi seriamente prejudicado pelo despacho n.º 154/2011, do Ministro de Estado e das Finanças, de 28 de abril de 2011, que impediu a assunção de novos compromissos no Capítulo 50 do Orçamento do Estado para 2011, uma proibição que se manteve até 31 de dezembro de 2011, impossibilitando o lançamento do procedimento de aquisição dos serviços de desenvolvimento de *software* de que dependia a implementação de uma parte importante das funções do «Balcão do empreendedor» identificadas no artigo 2.º da Portaria atrás referida.

Só no corrente ano, depois de visado o correspondente projeto de investimento, que beneficia de financiamento no âmbito do Sistema de Apoios à Modernização Administrativa, foi possível lançar o referido procedimento de aquisição de serviços, o qual se encontra ainda na sua fase pré-contratual.

Perante estes constrangimentos e considerando outrossim as cominações previstas para a não disponibilização, pelos municípios, da informação relevante no «Balcão do empreendedor», nomeadamente no n.º 4 do artigo 11.º e no n.º 3 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, torna-se imprescindível prorrogar a duração da referida fase experimental e diferir, por um ano, o prazo limite para a plena produção de efeitos das disposições que pressupõem a integral implementação daquele balcão.

Por se tratar de uma matéria prevista no Acordo de Concertação Social sobre Crescimento, Competitividade e Emprego, assinado em 18 de janeiro de 2012, a elaboração do presente diploma contou com a intervenção dos parceiros sociais signatários do referido acordo.

Assim:

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

## Artigo 1.º

## Objeto

O presente diploma procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, que simplifica o regime de acesso e de exercício de diversas atividades económicas no âmbito da iniciativa «Licenciamento zero», prorrogando a duração da fase experimental e diferindo, por um ano, o prazo limite para a plena produção de efeitos das disposições que pressupõem a integral implementação do «Balcão do empreendedor».

## Artigo 2.º

## Alteração ao Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril

O artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 42.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — A aplicação das disposições do presente decreto-lei que pressupõem a existência do «Balcão do empreendedor» a todos os estabelecimentos e atividades referidas nos n.ºs 1 a 3 e 5 do artigo 2.º e no artigo 6.º deve ocorrer até ao termo do prazo de dois anos, a contar da data da sua entrada em vigor.
- 3 — .....
- 4 — .....

## Artigo 3.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 17 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas*.

Promulgado em 2 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## Secretaria-Geral

## Declaração de Retificação n.º 35/2012

Nos termos das disposições conjugadas da alínea *r*) do n.º 2 do artigo 2.º e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 4/2012, de 16 de janeiro, declara-se que a Portaria n.º 140/2012, de 14 de maio, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 93, de 14 de maio de 2012, saiu com as seguintes inexactidões que mediante declaração da entidade emitente assim se retificam:

1 — Na fórmula constante do n.º 1 do anexo à Portaria n.º 140/2012, de 14 de maio, onde se lê:

$$\langle Tref_m = (PF_m + PV_m + PA_m)/(1 - LEV) \rangle$$

deve ler-se:

$$\langle Tref_m = [(PF_m + PV_m + PA_m)/(1 - LEV)]/EEC_m \rangle$$

2 — Na alínea *a*) do n.º 10 do anexo à Portaria n.º 140/2012, de 14 de maio, onde se lê:

«*a*)  $ALB_m$  é a média dos valores do *arabian eight breakeven* publicados nos dois trimestres anteriores ao trimestre que inclui o mês *m* no *Platt's Oilgram Price Report*, expressos em dólares dos Estados Unidos da América por barril;»

deve ler-se:

«*a*)  $ALB_m$  é a média dos valores do *arabian light breakeven* publicados nos dois trimestres anteriores ao trimestre que inclui o mês *m* no *Platt's Oilgram Price Report*, expressos em dólares dos Estados Unidos da América por barril;»

3 — Na alínea *b*) do n.º 10 do anexo à Portaria n.º 140/2012, de 14 de maio, onde se lê:

«*b*)  $ALB_{ref}$  é a média dos valores do *arabian eight breakeven* publicados no último semestre de 2011 no *Platt's Oilgram Price Report*, expressos em dólares dos Estados Unidos da América por barril e toma o valor de USD 110,32 por barril;»

deve ler-se:

«*b*)  $ALB_{ref}$  é a média dos valores do *arabian light breakeven* publicados no último semestre de 2011 no

*Platt's Oilgram Price Report*, expressos em dólares dos Estados Unidos da América por barril e toma o valor de USD 110,67 por barril;»

Secretaria-Geral, 6 de julho de 2012. — Pelo Secretário-Geral, *Ana Palmira Antunes de Almeida*, Secretária-Geral-Adjunta, em substituição.

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

## Decreto-Lei n.º 142/2012

de 11 de julho

O presente diploma visa alterar o Decreto-Lei n.º 118/2011, de 15 de dezembro, que aprova a orgânica da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), o qual define, no seu artigo 8.º, as receitas de que esta dispõe para o seu funcionamento. As alterações agora introduzidas vêm flexibilizar a aplicação destas receitas.

Por outro lado, a legislação atual prevê a afetação da receita própria proveniente de coimas aplicadas em processos de contraordenação aduaneira ao Fundo de Estabilização Aduaneiro (FEA), criado pelo Decreto-Lei n.º 274/90, de 7 de setembro, reforçando-se, pelas alterações ora introduzidas, esta fonte de financiamento do FEA.

Assim:

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

## Artigo 1.º

## Objeto

O presente diploma procede à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 118/2011, de 15 de dezembro, que aprova a orgânica da Autoridade Tributária e Aduaneira, bem como à 3.ª alteração do Decreto-Lei n.º 274/90, de 7 de setembro, que estabelece o regime remuneratório dos trabalhadores que integram as carreiras do quadro de pessoal da Direção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo.

## Artigo 2.º

## Alteração ao Decreto-Lei n.º 118/2011, de 15 de dezembro

O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 118/2011, de 15 de dezembro, passa a ter a seguinte redação:

## «Artigo 8.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — As receitas a que se refere o n.º 2 são aplicadas na aquisição de bens de investimento, na aquisição de serviços, na afetação a que se refere o artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 557/99, de 17 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 212/2008, de 7 de novembro, na afetação a que se refere o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 274/90, de 7 de setembro, e, ainda, em outras despesas de funcionamento.

5 — As receitas provenientes de coimas cobradas em processos de contraordenação fiscal ou aduaneira podem ser atribuídas a entidades que legalmente tenham competência instrutória neste tipo de processos, nos

termos de despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças ou de protocolo celebrado entre a AT e essas entidades.

6 — O saldo das receitas próprias da AT não utilizadas durante a execução do orçamento do ano a que respeitam pode transitar para o ano seguinte nos termos da legislação em vigor.»

### Artigo 3.º

#### Alteração ao Decreto-Lei n.º 274/90, de 7 de setembro

O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 274/90, de 7 de setembro, com a última alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 36/2008, de 29 de fevereiro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

- 1 — .....  
 2 — .....  
 3 — .....  
 4 — .....  
 5 — .....  
 6 — .....  
 7 — .....  
 8 — .....

a) .....

b) .....

c) Os montantes das coimas e custas cobradas em processos de contraordenação aduaneira, instaurados e instruídos nos serviços da Autoridade Tributária e Aduaneira, exceto na parte em que sejam afetos a outros atuantes ou entidades nos termos da lei;

d) .....

9 — .....

10 — .....»

### Artigo 4.º

#### Entrada em vigor e produção de efeitos

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1 de janeiro de 2012.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar*.

Promulgado em 2 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Decreto n.º 17/2012

de 11 de julho

Considerando as relações de amizade existentes entre a República Portuguesa e a República Argentina, foi assinado pelos dois Estados, em Lisboa, a 16 de novembro de

2001, um acordo para que os familiares dependentes dos funcionários diplomáticos, consulares, administrativos, técnicos e de apoio das missões diplomáticas e consulares portuguesas e argentinas possam efetuar trabalhos remunerados em regime de reciprocidade.

O presente Acordo insere-se num conjunto de acordos que a República Portuguesa tem promovido com países com os quais mantém um relacionamento próximo, possibilitando aos cônjuges e dependentes de funcionários acreditados noutros países prosseguir, se desejado, a sua carreira profissional.

A sua aprovação permitirá, tendo em mente o disposto nas Convenções de Viena sobre Relações Diplomáticas Consulares, enquadrar e facilitar o exercício de atividades remuneradas, com base no princípio da reciprocidade, por parte de dependentes do pessoal diplomático, consular, administrativo e técnico de missões diplomáticas e consulares portuguesas e argentinas, versando igualmente sobre a matéria das imunidades de jurisdição civil, administrativa e penal no exercício de tais atividades.

Revela-se, assim, de particular importância proceder à aprovação do Acordo.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o Acordo entre a República Portuguesa e a República Argentina para que os Familiares Dependentes dos Funcionários Diplomáticos, Consulares, Administrativos, Técnicos e de Apoio das Missões Diplomáticas e Consulares Portuguesas e Argentinas Possam Efetuar Trabalhos Remunerados em Regime de Reciprocidade, assinado em Lisboa em 16 de novembro de 2001, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e castelhana, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de junho de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Luis Miguel Gubert Morais Leitão*.

Assinado em 3 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

**ACORDO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA ARGENTINA PARA QUE OS FAMILIARES DEPENDENTES DOS FUNCIONÁRIOS DIPLOMÁTICOS, CONSULARES, ADMINISTRATIVOS, TÉCNICOS E DE APOIO DAS MISSÕES DIPLOMÁTICAS E CONSULARES PORTUGUESAS E ARGENTINAS POSSAM EFETUAR TRABALHOS REMUNERADOS EM REGIME DE RECIPROCIDADE.**

A República Portuguesa e a República Argentina:

Considerando o particular nível de entendimento e compreensão existente entre os dois países; e

Na intenção de estabelecer novos mecanismos para o fortalecimento das suas relações diplomáticas:

acordam o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Autorização para exercer actividade remunerada

Os familiares dependentes dos membros do pessoal diplomático, consular, administrativo, técnico e de apoio das

Missões Diplomáticas e Secções Consulares de Portugal na Argentina e da Argentina em Portugal e acreditados no Estado receptor como tais poderão efectuar livremente actividades remuneradas no Estado receptor, nas mesmas condições que os nacionais do mencionado Estado e de acordo com as suas normas internas, uma vez obtida a autorização do Estado receptor, em conformidade com o disposto no presente Acordo.

#### Artigo 2.º

##### Dependentes

Para os efeitos do presente Acordo, entende-se por familiares dependentes:

- a) O cônjuge;
- b) Os filhos solteiros e a cargo, menores de vinte e um (21) anos de idade ou menores de vinte e cinco (25) anos com dedicação exclusiva a estudos de nível terciário ou nível do ensino superior;
- c) Os filhos solteiros com incapacidade física ou mental.

#### Artigo 3.º

##### Qualificações

Nas profissões ou actividades que requeiram condições especiais ou qualificações específicas, o familiar dependente deverá preencher esses requisitos e cumprir as normas que regulem o exercício das mencionadas profissões ou actividades no Estado receptor.

#### Artigo 4.º

##### Âmbito

O presente Acordo não implica reconhecimento de títulos, graus ou estudos entre os Estados Parte.

#### Artigo 5.º

##### Recusa da concessão da autorização

A autorização mencionada no artigo 1.º poderá ser recusada por razões de segurança nacional ou outros interesses essenciais que o Estado receptor considere pertinentes, ou em casos em que só possam ser contratados nacionais do Estado receptor.

#### Artigo 6.º

##### Procedimento

Para que um familiar dependente possa ser autorizado a trabalhar no território do Estado receptor, a Embaixada do Estado acreditante deverá apresentar um pedido oficial ao Ministério das Relações Exteriores da outra Parte, no qual descreverá brevemente a natureza da ocupação. Depois de verificar que a pessoa em questão está dentro das categorias definidas no presente Acordo, o Ministério das Relações Exteriores informará oficialmente e de imediato a Embaixada do Estado acreditante que um familiar a cargo foi autorizado a trabalhar.

#### Artigo 7.º

##### Imunidade civil e administrativa

As pessoas que obtenham emprego de acordo com as normas do presente Acordo e que gozem de imunidade de jurisdição no Estado receptor de acordo com o estabelecido na Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas ou

na Convenção de Viena sobre Relações Consulares ou em qualquer outro acordo internacional aplicável e que tenham recebido autorização para realizar actividades remuneradas em conformidade com o estabelecido no presente Acordo não gozarão de imunidade de jurisdição civil ou administrativa relativa ao exercício dessas actividades remuneradas, ficando, no que a elas diz respeito, submetidas à legislação e aos tribunais do Estado receptor.

#### Artigo 8.º

##### Imunidade penal

No caso em que um familiar dependente, desempenhando uma ocupação em conformidade com as disposições deste Acordo, esteja acusado de ter cometido um delito criminal no decorrer da mencionada actividade, aplicar-se-ão as disposições sobre imunidade de jurisdição penal da Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas, da Convenção de Viena sobre Relações Consulares ou as de qualquer outro acordo internacional pertinente.

No entanto, o Estado acreditante compromete-se a analisar seriamente a renúncia à mencionada imunidade.

#### Artigo 9.º

##### Regime em matéria tributária e de previdência social

Os familiares dependentes que realizem actividades remuneradas no Estado receptor estarão sujeitos à legislação aplicável em matéria tributária e de segurança e previdência social do mencionado Estado, em relação ao exercício de tais actividades.

#### Artigo 10.º

##### Período de vigência da autorização

A autorização para realizar actividades remuneradas no Estado receptor expirará aos sessenta (60) dias da data em que o membro do pessoal diplomático, consular, administrativo, técnico ou de apoio da Missão Diplomática ou Secção Consular termine as suas funções no Estado receptor no qual se encontrava acreditado.

#### Artigo 11.º

##### Denúncia

Qualquer dos Estados Parte poderá denunciar o presente Acordo mediante notificação por escrito, por via diplomática, à outra Parte. A denúncia terá efeito passados seis (6) meses da data da notificação.

#### Artigo 12.º

##### Vigência

O presente Acordo entrará em vigor aos trinta (30) dias depois da data da última notificação do cumprimento dos requisitos exigidos para a sua entrada em vigor pelos ordenamentos jurídicos de cada Estado e terá uma duração indefinida.

Feito em Lisboa, aos 16 dias do mês de Novembro de 2001, em dois originais, em português e castelhano, sendo ambos textos igualmente autênticos.

Pela República Portuguesa:

Pela República Argentina:



**ACUERDO ENTRE LA REPUBLICA PORTUGUESA Y LA REPUBLICA ARGENTINA PARA QUE LOS FAMILIARES DEPENDIENTES DE LOS FUNCIONARIOS DIPLOMATICOS, CONSULARES, ADMINISTRATIVOS, TECNICOS Y DE APOYO DE LAS MISIONES DIPLOMATICAS Y CONSULARES PORTUGUESAS Y ARGENTINAS PUEDAN EFECTUAR TRABAJOS REMUNERADOS BAJO UN REGIMEN DE RECIPROCIDAD.**

La República Portuguesa y la República Argentina:

Considerando el particular nivel de entendimiento e comprensión existente entre los dos países, y

En la intención de establecer nuevos mecanismos para el fortalecimiento de sus relaciones diplomáticas:

acuerdan lo siguiente:

**Artículo 1**

**Autorización para ejercer actividades remuneradas**

Los familiares dependientes de los miembros del personal diplomático, consular, administrativo, técnico y de apoyo de las Misiones Diplomáticas y Consulares de Portugal en Argentina y de Argentina en Portugal acreditados en el Estado receptor como tales, podrán efectuar libremente actividades remuneradas en el Estado receptor, en las mismas condiciones que los nacionales de dicho Estado y de acuerdo a sus normas internas, una vez obtenida la autorización del Estado receptor, de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo.

**Artículo 2**

**Dependientes**

Para los efectos del presente Acuerdo, se entiende por familiares dependientes:

- a) El cónyuge;
- b) Los hijos solteros y a cargo, menores de veintiún (21) años de edad o menores de veinticinco (25) años con dedicación exclusiva a estudios de nivel terciario o nivel de educación superior;
- c) Los hijos solteros con incapacidad física o mental.

**Artículo 3**

**Calificaciones**

En las profesiones o actividades que requieran condiciones especiales o calificaciones específicas, el familiar dependiente deberá satisfacer esos requisitos y cumplir las normas que regulen el ejercicio de dichas profesiones o actividades en el Estado receptor.

**Artículo 4**

**Ámbito**

El presente Acuerdo no implica reconocimiento de títulos, grados o estudios entre los Estados Parte.

**Artículo 5**

**Rechazo de la autorización**

La autorización mencionada en el artículo 1 podrá ser rechazada por razones de seguridad nacional u otros intereses esenciales que el Estado receptor considere pertinentes, o en casos en los cuales sólo pueden ser contratados nacionales del Estado receptor.

**Artículo 6**

**Procedimiento**

Para que un familiar dependiente pueda ser autorizado a trabajar en el territorio del Estado receptor, la Embajada del Estado acreditante deberá presentar una solicitud oficial al Ministerio de Relaciones Exteriores de la otra Parte, en la cual describirá brevemente la naturaleza de la ocupación. Luego de verificar que la persona en cuestión está dentro de las categorías definidas en el presente Acuerdo, el Ministerio de Relaciones Exteriores informará oficialmente y de inmediato a la Embajada del Estado acreditante que el familiar a cargo ha sido autorizado a trabajar.

**Artículo 7**

**Inmunidad civil y administrativa**

Las personas que obtengan empleo de acuerdo a las normas del presente Acuerdo y que gocen de inmunidad de jurisdicción en el Estado receptor de acuerdo a lo establecido en la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas o la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares o en cualquier otro acuerdo internacional aplicable y que hayan recibido autorización para efectuar actividades remuneradas de conformidad con lo establecido en el presente Acuerdo no gozarán de inmunidad de jurisdicción civil o administrativa relativa al ejercicio de esas actividades remuneradas, quedando en lo que a ellas respecta, sometidas a la legislación y los tribunales del Estado receptor.

**Artículo 8**

**Inmunidad penal**

En el caso que un familiar dependiente que desempeñe una ocupación de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo sea acusado de haber cometido un delito criminal en el curso de dicha actividad, se aplicarán las disposiciones sobre inmunidad de jurisdicción penal de la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, de la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares o las de cualquier otro acuerdo internacional pertinente.

No obstante, el Estado acreditante se compromete a analizar seriamente la renuncia a dicha inmunidad.

**Artículo 9**

**Régimen en materia tributaria y de previsión social**

Los familiares dependientes que realicen actividades remuneradas en el Estado receptor estarán sujetos a la legislación aplicable en materia tributaria y de seguridad y previsión social en dicho Estado, en relación con el ejercicio de tales actividades.

## Artículo 10

**Periodo de vigencia de la autorización**

La autorización para realizar actividades remuneradas en el Estado receptor finalizará a los sesenta (60) días de la fecha en la cual el miembro del personal diplomático, consular, administrativo, técnico o de apoyo de la Misión Diplomática o Consular termine sus funciones en el Estado receptor en el cual se encontraba acreditado.

## Artículo 11

**Denuncia**

Cualquiera de los Estados Parte podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación por escrito por vía diplomática a la otra Parte. La denuncia tendrá efecto pasado seis (6) meses de la fecha de la notificación.

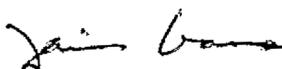
## Artículo 12

**Vigencia**

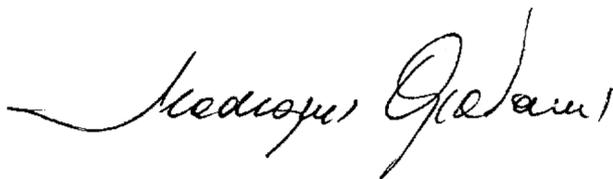
El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días después de la fecha de la última notificación del cumplimiento de los requisitos exigidos para su entrada en vigor por los ordenamientos jurídicos de cada Estado y tendrá una duración indefinida.

Hecho en Lisboa, a los 16 días del mes de noviembre de 2001, en dos originales en idiomas portugués y castellano, siendo ambos textos igualmente idénticos.

Por la República Portuguesa:



Por la República Argentina:


**MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO****Decreto-Lei n.º 143/2012**

de 11 de julho

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços.

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de racionalização das estruturas do Estado e de melhor uti-

lização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública.

Importava decididamente repensar e reorganizar a estrutura do Estado, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções que deverá assegurar, eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento.

Neste contexto, foi aprovada a orgânica do Ministério da Economia e do Emprego (MEE), pelo Decreto-Lei n.º 126-C/2011, de 29 de dezembro, que procede à reestruturação do Instituto do Emprego e da Formação Profissional, I. P. (IEFP, I. P.), serviço da administração indireta do Estado que tem por missão promover a criação e a qualidade do emprego e combater o desemprego, através da execução de políticas ativas de emprego, nomeadamente de formação profissional.

Considerando o alcance social da missão do IEFP, I. P., mantém-se a gestão tripartida do seu conselho de administração através da representação dos parceiros sociais com assento efetivo no Conselho Permanente de Concertação Social.

Na organização interna do IEFP, I. P., quer ao nível dos serviços centrais, quer ao nível dos serviços regionais, organizados de forma desconcentrada através das delegações regionais, operam-se transformações significativas a consagrar nos respetivos estatutos que visam racionalizar o emprego de recursos com ganhos de eficiência e eficácia.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, e nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**Artigo 1.º****Natureza**

1 — O Instituto do Emprego e da Formação Profissional, I. P., abreviadamente designado por IEFP, I. P., é um instituto público de regime especial, nos termos da lei, integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa, financeira e património próprio.

2 — O IEFP, I. P., prossegue atribuições do Ministério da Economia e do Emprego, sob superintendência e tutela do respetivo ministro.

3 — A definição das orientações estratégicas e a fixação de objetivos para o IEFP, I. P., bem como o acompanhamento da sua execução são articulados entre os membros do Governo responsáveis pelas áreas do emprego e da segurança social.

**Artigo 2.º****Jurisdição territorial e sede**

1 — O IEFP, I. P., é um organismo central com jurisdição em todo o território nacional, sem prejuízo das atribuições e competências das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

2 — O IEFP, I. P., tem sede em Lisboa.

3 — O IEFP, I. P., dispõe de serviços desconcentrados, designados delegações regionais, com as seguintes áreas territoriais de atuação:

a) A Delegação Regional do Norte, na área correspondente ao nível II da Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS) do Norte;

b) A Delegação Regional do Centro, na área correspondente ao nível II da Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS) do Centro;

c) A Delegação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, na área correspondente ao nível II da Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS) de Lisboa e Vale do Tejo;

d) A Delegação Regional do Alentejo, na área correspondente ao nível II da Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS) do Alentejo;

e) A Delegação Regional do Algarve, na área correspondente ao nível II da Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS) do Algarve.

### Artigo 3.º

#### Missão e atribuições

1 — O IEFP, I. P., é o serviço público de emprego nacional e tem por missão promover a criação e a qualidade do emprego e combater o desemprego, através da execução de políticas ativas de emprego, nomeadamente de formação profissional.

2 — São atribuições do IEFP, I. P.:

a) Promover a organização do mercado de emprego tendo em vista o ajustamento direto entre a oferta e a procura de emprego;

b) Promover a informação, a orientação, a qualificação e a reabilitação profissional, com vista à colocação dos trabalhadores no mercado de trabalho e à sua progressão profissional;

c) Promover a qualificação escolar e profissional dos jovens, através da oferta de formação de dupla certificação;

d) Promover a qualificação escolar e profissional da população adulta, através da oferta de formação profissional certificada, ajustada aos percursos individuais e relevante para a modernização da economia;

e) Promover a melhoria da produtividade da economia portuguesa mediante a realização, por si ou em colaboração com outras entidades, das ações de formação profissional, nas suas várias modalidades, que se revelem em cada momento as mais adequadas às necessidades das pessoas e de modernização e desenvolvimento do tecido económico;

f) Incentivar a criação e a manutenção de postos de trabalho, através de medidas adequadas ao contexto económico e às características das entidades empregadoras;

g) Incentivar a inserção profissional dos diferentes públicos através de medidas específicas, em particular para aqueles com maior risco de exclusão do mercado de emprego;

h) Promover a reabilitação profissional das pessoas com deficiência, em articulação com o Instituto Nacional de Reabilitação, I. P.;

i) Promover o desenvolvimento dos ofícios e das microempresas artesanais, designadamente enquanto fonte de criação de emprego ao nível local;

j) Assegurar o desenvolvimento das políticas relativas ao mercado social de emprego, enquanto conjunto de iniciativas destinadas à integração ou à reintegração socioprofissional de pessoas desempregadas com particulares dificuldades face ao mercado de trabalho, com base em atividades dirigidas a necessidades sociais por satisfazer e a que o normal funcionamento do mercado não dá uma resposta satisfatória, em articulação com a área da segurança social;

k) Promover o conhecimento e a divulgação dos problemas de emprego através de uma utilização dos recursos produtivos integrada no crescimento e desenvolvimento socioeconómico;

l) Participar na coordenação das atividades de cooperação técnica desenvolvidas com organizações nacionais e internacionais e países estrangeiros nos domínios do emprego, formação e reabilitação profissionais, sem prejuízo das competências próprias do Ministério dos Negócios Estrangeiros;

m) Colaborar na conceção, elaboração, definição e avaliação da política de emprego, de que é órgão executor;

n) Realizar ações de acompanhamento, de verificação e de auditoria aos apoios, financeiros ou técnicos, concedidos no âmbito das medidas de emprego e de formação profissional de que seja executor.

3 — Para prosseguir as suas atribuições quanto ao desenvolvimento dos ofícios e das microempresas artesanais, bem como as relativas ao desenvolvimento do mercado social de emprego, o IEFP, I. P., assegura a constituição das estruturas de carácter temporário que garantem a participação das entidades relevantes nas respetivas áreas, sem lugar a quaisquer encargos.

### Artigo 4.º

#### Órgãos

São órgãos do IEFP, I. P.:

a) O conselho de administração;

b) O conselho diretivo;

c) O fiscal único;

d) Os conselhos consultivos regionais.

### Artigo 5.º

#### Conselho de administração

1 — O conselho de administração tem composição tripartida e é composto por:

a) Oito representantes da Administração Pública;

b) Quatro representantes das confederações sindicais;

c) Quatro representantes das confederações empresariais.

2 — A representação referida na alínea a) do número anterior é composta:

a) Pelos membros do conselho diretivo, cabendo ao presidente do conselho diretivo presidir;

b) Por um representante da Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P.;

c) Por um representante do membro do Governo responsável pela área das finanças e da Administração Pública;

d) Por um representante do membro do Governo responsável pela área da educação e da ciência;

e) Por um representante do membro do Governo responsável pela área da solidariedade e da segurança social.

3 — Os membros do conselho de administração referidos nas alíneas b) e c) do n.º 1 são indicados pelas respetivas confederações com assento efetivo na Comissão Permanente de Concertação Social.

4 — Os membros do conselho de administração, com exceção dos referidos na alínea a) do n.º 2, são designados por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas da economia e do emprego.

5 — Compete ao conselho de administração:

a) Aprovar os planos plurianuais de atividade, tendo em conta a política nacional de emprego e os programas de desenvolvimento regional e sectorial;

b) Aprovar o plano de atividades e o orçamento relativos ao ano seguinte;

c) Aprovar o relatório e as contas anuais;

d) Pronunciar-se sobre a definição da estrutura dos serviços, os projetos da sua organização e funcionamento, bem como propor a composição dos conselhos consultivos regionais;

e) Acompanhar a atividade do IIEFP, I. P., podendo formular as propostas, as sugestões ou as recomendações que entenda convenientes, e pedir esclarecimentos ao conselho diretivo e ao fiscal único.

#### Artigo 6.º

##### Conselho diretivo

1 — O conselho diretivo é composto por um presidente, por um vice-presidente e por dois vogais.

2 — Sem prejuízo das competências conferidas por lei ou que nele sejam delegadas ou subdelegadas, compete ao conselho diretivo dirigir e orientar a ação dos órgãos e serviços do IIEFP, I. P.

3 — O conselho diretivo pode delegar, com faculdade de subdelegação, em um ou mais dos seus membros e nos dirigentes dos seus serviços, as competências que lhe estejam atribuídas, devendo fixar expressamente os respetivos limites.

4 — O conselho diretivo é designado nos termos do n.º 4 do artigo 19.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, ouvida a Comissão Permanente de Concertação Social.

#### Artigo 7.º

##### Fiscal único

O fiscal único é designado e tem as competências previstas na lei quadro dos institutos públicos.

#### Artigo 8.º

##### Conselhos consultivos regionais

1 — Os conselhos consultivos regionais são órgãos de consulta em matéria de emprego que funcionam junto de cada uma das áreas territoriais definidas no n.º 3 do artigo 2.º

2 — Os conselhos consultivos regionais são compostos por:

a) Delegado regional, que preside;

b) Representantes da comissão de coordenação e desenvolvimento regional respetiva e das associações sindicais e empresariais, indicados diretamente por estas entidades.

3 — Os membros dos conselhos consultivos regionais são designados por despacho do membro do Governo, mediante proposta do conselho de administração, após indicação das respetivas entidades, assegurando-se a especificidade de cada região, salvaguardada a expressão equitativa das representações dos grupos sociais previstos na alínea b) do número anterior.

4 — Compete ao conselho consultivo regional:

a) Apreciar e emitir parecer sobre o plano anual de atividades da delegação regional;

b) Apreciar e emitir parecer sobre orçamentos, relatórios e contas regionais;

c) Acompanhar a atividade da delegação regional, emitindo parecer sobre a estrutura dos seus serviços e podendo formular propostas, sugestões ou recomendações, bem como pedidos de esclarecimento ao delegado regional.

#### Artigo 9.º

##### Organização interna

A organização interna do IIEFP, I. P., é a prevista nos respetivos Estatutos.

#### Artigo 10.º

##### Estatuto dos membros do conselho diretivo

Os membros do conselho diretivo são equiparados, para efeitos remuneratórios, a gestores públicos.

#### Artigo 11.º

##### Receitas

1 — O IIEFP, I. P., dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado e no Orçamento da Segurança Social destinadas à política de emprego e formação profissional.

2 — O IIEFP, I. P., dispõe ainda das seguintes receitas próprias:

a) Comparticipações e subsídios provenientes de candidaturas aos fundos comunitários;

b) Rendimentos de aplicações financeiras de acordo com o princípio da unidade de tesouraria;

c) Rendimentos provenientes da prestação de serviços, venda de bens e de publicações, no âmbito das suas atribuições;

d) Subsídios, doações, heranças e legados;

e) O produto da alienação ou cedência, a qualquer título, de bens e direitos do seu património, nos termos da lei;

f) Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas por lei, contrato ou outro título.

3 — As receitas próprias referidas no número anterior são consignadas à realização de despesas do IIEFP, I. P., durante a execução do orçamento do ano a que respeitam, podendo os saldos não utilizados transitar para o ano seguinte, nos termos do decreto-lei de execução orçamental anual.

#### Artigo 12.º

##### Despesas

Constituem despesas do IIEFP, I. P., as que resultem de encargos decorrentes da prossecução das respetivas atribuições.

#### Artigo 13.º

##### Património

O património do IIEFP, I. P., é constituído pela universalidade de bens, direitos e obrigações de que seja titular.

## Artigo 14.º

**Cargos dirigentes intermédios**

1 — São cargos de direção intermédia de 1.º grau do IEFP, I. P., os delegados regionais, os subdelegados regionais, os diretores de departamento, os diretores de serviço, os diretores de centro e os diretores-adjuntos de centro.

2 — São cargos de direção intermédia de 2.º grau do IEFP, I. P., os coordenadores de núcleo.

3 — A remuneração base dos cargos de direção intermédia de 1.º e 2.º graus é determinada em percentagem da remuneração base do vogal do conselho diretivo, nas seguintes proporções:

- a) Delegado regional — 86 %;
- b) Subdelegado regional — 83 %;
- c) Diretor de departamento — 83 %;
- d) Diretor de serviços dos serviços centrais — 61 %;
- e) Diretor de serviços dos serviços regionais — 61 %;
- f) Diretor de centro de nível 1 — 64 %;
- g) Diretor de centro de nível 2 — 61 %;
- h) Diretor de centro de nível 3 — 58 %;
- i) Diretor-adjunto de centro — 49 %;
- j) Coordenador de núcleo de nível 1 — 47 %;
- k) Coordenador de núcleo de nível 2 — 37 %.

4 — As despesas de representação dos cargos de direção intermédia do IEFP, I. P., são determinadas em percentagem das despesas de representação do vogal do conselho diretivo, nos termos do número anterior.

## Artigo 15.º

**Designação de cargos de dirigentes intermédios**

1 — Aos delegados regionais, aos subdelegados regionais e aos diretores de departamento aplica-se o procedimento concursal previsto para os cargos de direção superior, nos termos do Estatuto do Pessoal Dirigente.

2 — As competências cometidas ao membro do Governo no âmbito do procedimento concursal referido no número anterior podem ser delegadas no conselho diretivo.

## Artigo 16.º

**Norma transitória**

Durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, da aplicação das regras de fixação de remuneração estabelecidas pelo presente diploma não pode resultar um aumento da remuneração efetivamente paga aos cargos de direção intermédia, designados ou a designar, tendo por referência a remuneração atribuída à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, sem prejuízo do eventual exercício da opção pelo vencimento do lugar de origem nas novas designações.

## Artigo 17.º

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto-Lei n.º 213/2007, de 29 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 157/2009, de 10 de julho.

## Artigo 18.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vítor Louçã Rabaça Gaspar* — *Álvaro Santos Pereira* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato* — *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

Promulgado em 2 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

**Decreto-Lei n.º 144/2012**

**de 11 de julho**

O controlo das condições técnicas de circulação de veículos a motor e seus reboques é um imperativo nacional e comunitário, que tem em vista a melhoria das condições de circulação dos veículos através da verificação periódica das suas características e das suas condições de segurança, com particular importância para a salvaguarda da segurança rodoviária.

A experiência adquirida no decurso da vigência do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 107/2002, de 16 de abril, 109/2004, de 12 de maio, 136/2008, de 21 de julho, 112/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, alterada pela Diretiva n.º 1999/52/CE, da Comissão, de 26 de maio de 1999, relativa ao controlo técnico dos veículos e seus reboques e regula as inspeções técnicas periódicas para atribuição de matrículas e inspeções extraordinárias de automóveis ligeiros, pesados e reboques, veio demonstrar a necessidade de introduzir alguns ajustamentos a este regime, no sentido de o tornar mais eficaz e de o conformar com as disposições comunitárias.

Com o presente diploma, pretende-se regular as inspeções técnicas periódicas, as inspeções para atribuição de matrícula e as inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada, alargando o universo de veículos a sujeitar a inspeção, designadamente a motocicletas, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 250 cm<sup>3</sup>, bem como reboques e semirreboques com peso superior a 750 kg.

Com este desiderato, procede-se à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, e a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho de 2010, que adapta ao progresso técnico a referida Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009.

No âmbito da transposição optou-se por manter as exceções ao regime das inspeções periódicas já consignadas no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, as quais foram então devidamente autorizadas pelas competentes instâncias comunitárias.

Por último e relativamente ao regime contraordenacional, optou-se pela aplicação do regime contraordenacional previsto no Código da Estrada, estabelecendo, no entanto, uma moldura de coima específica para as infrações que incidam sobre motociclos, triciclos e quadriciclos.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente diploma regula as inspeções técnicas periódicas, as inspeções para atribuição de matrícula e as inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques e a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho de 2010, que adapta ao progresso técnico a referida Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, estão sujeitos às inspeções previstas neste diploma os veículos constantes do anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

#### Artigo 3.º

##### Regime aplicável a determinados veículos

1 — Salvo as inspeções para atribuição de nova matrícula, não ficam sujeitos às inspeções referidas no artigo anterior, os veículos de interesse histórico.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se de interesse histórico, os veículos construídos antes de 1 de janeiro de 1960, certificados como tal por entidades de utilidade pública, cujos estatutos prevejam o exercício de atividades atinentes a veículos, reconhecidas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., adiante designado por IMT, I. P.

3 — Podem ser dispensados da realização das inspeções periódicas os veículos destinados a fins especiais, que raramente utilizam a via pública e cuja circulação esteja dependente da autorização especial prevista no artigo 58.º do Código da Estrada e na respetiva regulamentação, por apresentarem peso ou dimensão superior ao legalmente fixado.

4 — Ficam, contudo, sujeitos a inspeção extraordinária os veículos cujos documentos tenham sido apreendidos em qualquer das situações previstas nas alíneas *b*), *d*), *f*), *g*) e *j*) do n.º 1 do artigo 161.º do Código da Estrada.

5 — Ficam ainda sujeitos a inspeção extraordinária os veículos que tenham sido apreendidos em qualquer das situações previstas nas alíneas *a*), *b*), *c*), *g*) e *j*) do artigo 162.º do Código da Estrada.

6 — Os veículos cujos documentos tenham sido apreendidos ao abrigo do disposto na alínea *j*) do n.º 1 do artigo 161.º do Código da Estrada só estão obrigatoriamente sujeitos a inspeção extraordinária, se a apreensão tiver sido motivada pela violação das regras constantes do n.º 1

do artigo 79.º e dos n.ºs 2 e 3 do artigo 80.º do Código da Estrada.

7 — Os veículos afetos às forças militares ou de segurança com matrícula nacional atribuída pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), estão sujeitos às inspeções previstas no presente diploma.

#### Artigo 4.º

##### Finalidade das inspeções

1 — As inspeções periódicas visam confirmar, com regularidade, a manutenção das boas condições de funcionamento e de segurança de todo o equipamento e das condições de segurança dos veículos referidos no artigo 2.º, de acordo com as suas características originais homologadas ou as resultantes de transformação autorizada nos termos do artigo 115.º do Código da Estrada.

2 — As inspeções extraordinárias destinam-se a identificar ou a confirmar ocasionalmente as condições de segurança dos veículos, em consequência da alteração das suas características, por acidente ou outras causas, cujos elementos do quadro e ou direção, da suspensão ou da travagem tenham sido gravemente afetados, não permitindo, por esse motivo, que os veículos possam deslocar-se pelos seus próprios meios em condições de segurança.

3 — Para além do disposto nos números anteriores, os veículos a motor e seus reboques, anteriormente matriculados, são sujeitos a inspeção para atribuição de nova matrícula, tendo em vista identificar os veículos, as respetivas características e confirmar as suas condições de funcionamento e de segurança.

4 — Podem ainda ser realizadas inspeções facultativas, por iniciativa dos proprietários, para verificação das características ou das condições de segurança dos veículos.

#### Artigo 5.º

##### Procedimentos de inspeção

1 — Nas inspeções periódicas procede-se às observações e às verificações dos elementos de todos os sistemas, componentes, acessórios e unidades técnicas dos veículos, sem desmontagem, e aos sistemas de controlo de emissões poluentes e dos equipamentos suplementares de instalação obrigatória em veículos de transporte público, nos termos do anexo II ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

2 — Nas inspeções extraordinárias, para identificação ou verificação das condições técnicas, procede-se às observações e verificações referidas no número anterior, com especial incidência nos elementos a identificar ou a verificar, sempre que possível sem desmontagem, de acordo com o anexo III a este diploma, que dele faz parte integrante.

3 — Nas inspeções a veículos para atribuição de matrícula identificam-se as respetivas características e a sua conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis, verificando-se, ainda, as suas condições de segurança, nos termos do anexo IV do presente diploma, que dele faz parte integrante.

4 — As inspeções facultativas não interferem com a periodicidade das inspeções periódicas, aplicando-se procedimentos idênticos aos das inspeções periódicas, extraordinárias ou para nova matrícula, conforme a finalidade da inspeção.

## Artigo 6.º

**Competência**

1 — As inspeções previstas neste diploma são da competência do IMT, I. P., que pode recorrer, para a sua realização, a entidades gestoras de centros de inspeção, nos termos previstos em legislação específica.

2 — Quando efetuadas por entidades gestoras, as inspeções devem ter lugar em centros de inspeção da correspondente categoria, previamente aprovados, e ser realizadas por inspetores licenciados pelo IMT, I. P.

3 — Compete ao IMT, I. P.:

a) Realizar inspeções parciais com vista à verificação e à confirmação de características técnicas específicas dos veículos, designadamente quando surjam fundadas dúvidas sobre as mesmas no decurso de qualquer das inspeções previstas no presente diploma, podendo, para o efeito, recorrer a organismos tecnicamente reconhecidos;

b) Conceder dispensa da inspeção periódica aos veículos especiais, nos termos do n.º 3 do artigo 3.º;

c) Aprovar, por deliberação do conselho diretivo, os modelos e conteúdos do documento de substituição dos documentos apreendidos, da ficha de inspeção e dos certificados, previstos nos artigos 8.º e 9.º;

d) Aprovar os procedimentos e as instruções técnicas a observar pelas entidades gestoras de centros de inspeção e os inspetores, com vista à classificação das deficiências.

## Artigo 7.º

**Periodicidade das inspeções**

1 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3, nas inspeções periódicas, os veículos devem ser apresentados à primeira inspeção e às subsequentes até ao dia e mês correspondentes ao da matrícula inicial, de acordo com a periodicidade constante do anexo I ao presente diploma.

2 — Os veículos sujeitos a inspeções semestrais devem ser apresentados à inspeção até ao dia correspondente ao da matrícula inicial, no sexto mês após a correspondente inspeção anual, de acordo com a periodicidade constante do anexo I ao presente diploma.

3 — As inspeções periódicas podem, ainda, ser realizadas durante os três meses anteriores à data prevista nos números anteriores.

4 — As inspeções extraordinárias para identificação ou verificação das condições técnicas dos veículos não alteram a periodicidade das inspeções periódicas estabelecida no anexo I ao presente diploma, salvo se aquelas forem realizadas durante os três meses anteriores à data limite em que a correspondente inspeção deveria ter lugar.

5 — Sempre que um veículo aprovado em inspeção periódica deva ficar sujeito a periodicidade diferente da anterior, em consequência da alteração das suas características técnicas ou utilização, fica sem efeito a ficha de inspeção anteriormente emitida, devendo o veículo ser submetido à inspeção periódica de acordo com a nova periodicidade prevista no anexo I ao presente diploma.

## Artigo 8.º

**Circulação de veículos sujeitos a inspeção extraordinária**

1 — Os veículos sujeitos a inspeção extraordinária para identificação ou verificação das suas condições de segurança não podem ser repostos em circulação antes de serem

aprovados na respetiva inspeção, salvo deslocação para o centro de inspeção mais próximo.

2 — Os veículos referidos no número anterior podem ainda circular temporariamente desde que o seu condutor seja portador de documento de substituição dos documentos apreendidos, emitido pela autoridade fiscalizadora competente, nos termos do artigo 161.º do Código da Estrada.

## Artigo 9.º

**Prova de realização da inspeção**

1 — Para comprovar a realização das inspeções periódicas é emitida pela entidade gestora do centro uma ficha de inspeção por cada veículo inspecionado.

2 — Em caso de perda ou destruição da ficha de inspeção de um veículo, pode o responsável pela apresentação do veículo à inspeção solicitar ao centro de inspeção a emissão de segunda via da referida ficha.

3 — A emissão do documento previsto no número anterior deve conter todos os dados constantes na ficha de inspeção, acrescidos da indicação de que se trata de uma segunda via, da sua data de emissão e do número da primeira ficha emitida.

4 — O documento que comprova a realização das inspeções periódicas dos veículos matriculados noutra Estado membro da União Europeia, a circular legalmente em Portugal, é reconhecido, para todos os efeitos, pelas autoridades fiscalizadoras competentes.

5 — A aprovação nas inspeções extraordinárias e nas atribuição de matrícula é comprovada através da emissão do respetivo certificado, sendo ainda emitida a respetiva ficha de inspeção periódica caso o veículo se encontre também sujeito ao regime das inspeções periódicas.

6 — No ato da devolução dos documentos apreendidos por força da ocorrência de qualquer das situações previstas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 3.º é entregue, no IMT, I. P., o certificado referido no número anterior.

7 — Por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., a comprovação a que se refere o n.º 5, pode ser substituída por certificação eletrónica mediante ligação informática adequada entre os centros de inspeção e os serviços do IMT, I. P.

## Artigo 10.º

**Tipos de deficiência**

1 — As deficiências constatadas nas observações e verificações dos pontos de controlo obrigatórios, identificados no anexo II ao presente diploma, são graduadas em três tipos:

a) Tipo 1 — deficiência que não afeta gravemente as condições de funcionamento do veículo nem diretamente as suas condições de segurança, não implicando, por isso e só por si, nova apresentação do veículo à inspeção para verificação da reparação efetuada;

b) Tipo 2 — deficiência que afeta gravemente as condições de funcionamento do veículo ou diretamente as suas condições de segurança ou desempenho ambiental, ou que põe em dúvida a sua identificação, devendo o mesmo, consoante o caso, ser apresentado:

i) No centro de inspeção, para verificação da reparação efetuada; ou

ii) Nos serviços competentes do IMT, I. P., para o completo esclarecimento das dúvidas respeitantes à respetiva identificação;

c) Tipo 3 — deficiência muito grave que implica a paralisação do veículo ou permite somente a sua deslocação até ao local da reparação, devendo esta ser confirmada em posterior inspeção.

2 — Por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., são fixados os quadros relativos à classificação das deficiências previstas no número anterior, bem como as condições de não aprovação, de acordo com as observações e as verificações previstas nos anexos III e IV, ao presente diploma.

3 — Sempre que, nos termos do presente artigo, sejam observadas deficiências no veículo, devem os inspetores delas dar conhecimento ao seu apresentante, anotando-as devidamente na respetiva ficha ou certificado.

4 — Na classificação das deficiências observadas, os inspetores devem atuar de acordo com os procedimentos ou instruções técnicas aprovados nos termos da alínea d) do n.º 3 do artigo 6.º

#### Artigo 11.º

##### Apresentação à inspeção

1 — Compete ao proprietário, usufrutuário, adquirente com reserva de propriedade, locatário financeiro ou a qualquer outro seu legítimo possuidor a responsabilidade pela apresentação do veículo às inspeções a que esteja sujeito.

2 — Os veículos devem ser apresentados à inspeção em condições normais de circulação e em perfeito estado de limpeza a fim de permitir a realização de todas as observações e verificações exigidas.

3 — Para além do disposto no número anterior, nas inspeções extraordinárias para confirmação das condições de segurança dos veículos em consequência da alteração das suas características por acidente ou por outras causas, devem aqueles ser apresentados à inspeção integralmente reparados.

4 — Nas situações previstas no número anterior, deve o apresentante entregar ao responsável do centro um documento contendo a descrição pormenorizada dos elementos sobre os quais incidiram as alterações ou reparações efetuadas, designadamente cópia da fatura ou do relatório de peritagem.

5 — A calendarização das inspeções periódicas aos motociclos, triciclos e quadriciclos, bem como reboques e semirreboques, referidos no anexo I ao presente diploma, é aprovada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

#### Artigo 12.º

##### Documentos a apresentar

1 — No ato da inspeção periódica deve o apresentante do veículo exibir os documentos previstos no n.º 2 do artigo 85.º do Código da Estrada, sem os quais a inspeção não pode ser efetuada.

2 — Pode ser realizada a inspeção mediante a apresentação de documento de substituição dos documentos de identificação do veículo, nos termos a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., desde que o centro de inspeções possa confirmar por via eletrónica, na base de dados de veículos do IMT, I. P., a conformidade das características do veículo, com o constante no documento de substituição apresentado.

3 — Nas inspeções extraordinárias devem ser apresentados os documentos referidos no n.º 2 do artigo 85.º do Código da Estrada, salvo se estiverem apreendidos, devendo, neste caso, ser substituídos pelo documento de substituição previsto no número anterior.

4 — Nas inspeções para atribuição de nova matrícula devem ser apresentados os documentos respeitantes ao veículo, nos termos e condições previstos em legislação específica.

5 — Qualquer documento de identificação de um veículo só pode ser aceite por um centro de inspeções desde que contenha a inscrição clara do número do quadro do veículo, sendo nulo qualquer ato inspetivo que tenha por base um documento de identificação de um veículo que não apresente o respetivo número de quadro.

#### Artigo 13.º

##### Reprovação do veículo

1 — Os veículos são reprovados sempre que:

- a) Se verifiquem mais de cinco deficiências do tipo 1;
- b) Se verifiquem uma ou mais deficiências dos tipos 2 ou 3;
- c) Não seja efetuada a correção da deficiência ou deficiências anteriormente anotadas, salvo as relativas ao documento de identificação do veículo.

2 — Os veículos que apresentem deficiências do tipo 2 nos sistemas de direção, suspensão ou travagem não podem transportar passageiros, nem carga, enquanto não forem aprovados.

3 — Os veículos que apresentem deficiências do tipo 3 podem circular apenas para deslocação até ao local de reparação e posterior regresso ao centro de inspeção para confirmar a correção das anomalias.

4 — Sempre que o veículo tenha sido aprovado com deficiências do tipo 1 ou reprovado em inspeção, pode o mesmo, no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspeção para confirmar a correção das deficiências anotadas na ficha de inspeção.

5 — No caso de veículo reprovado, o prazo referido no número anterior será reduzido para 15 dias sempre que as deficiências constatadas na inspeção ou reinspeção precedente não tenham sido atempadamente corrigidas.

6 — No caso de o veículo não ser aprovado em inspeção extraordinária ou para nova matrícula, pode o mesmo, no prazo de 30 dias, solicitar ao centro que confirme a correção dos motivos da não aprovação.

7 — Sem prejuízo das coimas aplicáveis, o não cumprimento do disposto no n.º 3 implica a apreensão do documento de identificação do veículo, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 161.º do Código da Estrada.

#### Artigo 14.º

##### Fiscalização e regime contraordenacional

1 — A fiscalização do cumprimento das disposições do presente diploma é efetuada pelas seguintes entidades, no âmbito da respetiva competência:

- a) Guarda Nacional Republicana (GNR);
- b) Polícia de Segurança Pública (PSP);
- c) IMT, I. P.;
- d) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR);
- e) Outras entidades a quem sejam legalmente atribuídas estas funções.

2 — Constituem contraordenações, as seguintes infrações:

a) A utilização de veículo sem inspeção de acordo com a periodicidade definida no artigo 7.º, ou sem as inspeções a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º quando tal seja obrigatório, a qual é punida com coima de € 250 a € 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de € 120 a € 600;

b) A utilização de veículo em infração ao disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior, a qual é punida com coima de € 250 a € 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de € 120 a € 600;

c) A falta de inspeção extraordinária, quando determinada nos termos do artigo 116.º do Código da Estrada, a qual é punida com coima de € 250 a € 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de € 120 a € 600;

d) A utilização do veículo sujeito a inspeção nos termos do artigo 7.º, quando o condutor não seja portador da ficha de inspeção referida nos n.ºs 1, 2 ou 4 do artigo 9.º, a qual é punida com a coima prevista no artigo 85.º do Código da Estrada.

3 — O processamento e a competência para aplicação das coimas pelas contraordenações previstas no presente diploma regem-se pelas disposições do Código da Estrada.

#### Artigo 15.º

##### Regulamentação

1 — No prazo de 90 dias após a publicação do presente diploma, são aprovadas por diploma próprio as disposições regulamentares necessárias à sua execução.

2 — As disposições regulamentares aprovadas ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 107/2002, de 16 de abril, 109/2004, de 12 de maio, 136/2008, de 21 de julho, 112/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, mantêm-se em vigor enquanto não forem substituídas pelas novas disposições.

#### Artigo 16.º

##### Avaliação e revisão

O presente diploma será objeto de avaliação pelo IMT, I. P., decorridos cinco anos após a sua entrada em vigor, com vista a aferir da adequação do regime de inspeções e sua calendarização, competindo àquele organismo propor as modificações necessárias.

#### Artigo 17.º

##### Norma revogatória

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 15.º, é revogado o Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 107/2002, de 16 de abril, 109/2004, de 12 de maio, 136/2008, de 21 de julho, 112/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro.

#### Artigo 18.º

##### Entrada em vigor e produção de efeitos

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o presente diploma entra em vigor 30 dias após a respetiva publicação.

2 — A obrigatoriedade de inspeções periódicas a motociclos, triciclos, quadriciclos e reboques e semirreboques, referidos no anexo I ao presente diploma, só produz efeitos a partir da publicação da portaria referida no n.º 5 do artigo 11.º

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Luís Filipe Neves Brites Pereira* — *Alvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 26 de junho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 28 de junho de 2012.

Pelo Primeiro-Ministro, *Vitor Louçã Rabaça Gaspar*,  
Ministro de Estado e das Finanças.

#### ANEXO I

(a que se refere o artigo 2.º)

#### Veículos sujeitos a inspeção periódica

Veículos	Periodicidade
1 — Automóveis pesados de passageiros (M2 e M3) . . . . .	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
2 — Automóveis pesados de mercadorias (N2 e N3) . . . . .	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
3.1 — Reboques e semirreboques com peso bruto igual ou superior a 750 kg e não superior a 3500 kg, com exceção dos reboques agrícolas (O2).	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
3.2 — Reboques e semirreboques com peso bruto superior a 3500 kg, com exceção dos reboques agrícolas (O3 e O4).	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
4 — Automóveis ligeiros licenciados para transporte público de passageiros e ambulâncias.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
5 — Automóveis ligeiros de mercadorias (N1) . . . . .	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida anualmente.
6 — Automóveis ligeiros de passageiros (M1) . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
7 — Automóveis utilizados no transporte escolar e automóveis ligeiros licenciados para a instrução.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
8 — Restantes automóveis ligeiros . . . . .	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.

Veículos	Periodicidade
9 — Automóveis pesados e reboques com peso bruto superior a 3500 kg utilizados por corporações de bombeiros e suas associações e outros que raramente utilizam a via pública, designadamente os destinados a transporte de material de circo ou de feira, reconhecidos pelo IMTT.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
10 — Motociclos (L3e e L4e), com cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
11 — Triciclos (L5e), com cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
12 — Quadriciclos (L6e e L7e), com cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.

## ANEXO II

(a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º)

**Pontos de controlo obrigatórios****1 — Introdução**

O presente anexo identifica os sistemas e componentes de veículos a controlar, descrevendo em pormenor, além disso, o método a seguir para efetuar esse controlo e os critérios a aplicar para determinar se o veículo se encontra em condições de poder circular na via pública com segurança.

As observações e verificações devem incidir, pelo menos, nos pontos adiante indicados, desde que digam respeito ao equipamento do veículo e que sejam efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem utilizar ferramentas de desmontagem ou remoção de qualquer peça ou componente do veículo.

Todos os pontos enumerados devem ser tidos como obrigatórios num controlo técnico periódico de veículos, exceto os marcados com a indicação (X), que dizem respeito ao estado do veículo e à sua aptidão para circular na estrada, mas não são considerados essenciais num controlo técnico periódico.

As «Razões da não aprovação» não se aplicam caso digam respeito a requisitos não previstos na legislação aplicável em matéria de homologação de veículos aquando da primeira matrícula e da primeira entrada em circulação, ou a requisitos relativos à retro montagem.

Se o método da inspeção for indicado como visual, isto significa que, além de observar os pontos a controlar, o inspetor deve, se for caso disso, manuseá-los, avaliar o ruído ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado sem utilizar equipamentos.

**2 — Âmbito da inspeção**

A inspeção deve incidir, pelo menos, nos pontos abaixo indicados, desde que digam respeito ao equipamento instalado no veículo sujeito a controlo:

0 — Identificação do veículo.

1 — Equipamento de travagem.

2 — Direção.

3 — Visibilidade.

4 — Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico.

5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão.

6 — Quadro e acessórios do quadro.

7 — Equipamentos diversos.

8 — Emissões.

9 — Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3.

**3 — Certificado de controlo técnico**

O operador ou condutor do veículo deve ser informado por escrito dos defeitos, do resultado do controlo e das consequências jurídicas decorrentes.

Os certificados de controlo técnico emitidos ao abrigo do controlo técnico periódico obrigatório de veículos devem incidir, pelo menos, nos pontos seguintes:

1 — Número de identificação do veículo (VIN).

2 — Número da chapa de matrícula e símbolo do país do Estado de matrícula.

3 — Local e data do controlo.

4 — Leitura do conta-quilómetros no momento do controlo, se disponível.

5 — Classe do veículo, se disponível.

6 — Defeitos identificados (recomenda-se que seja seguida a ordem numérica do n.º 4 do presente anexo) e respetiva categoria.

7 — Avaliação global do veículo.

8 — Data do controlo técnico periódico seguinte (caso esta informação não seja fornecida por outro meio).

9 — Nome da organização de inspeção e assinatura ou identificação do inspetor responsável pelo controlo.

**4 — Requisitos mínimos de inspeção**

A inspeção deve incidir, pelo menos, nos pontos e aplicar as normas e métodos mínimos abaixo indicados, sendo as razões da não aprovação exemplos de defeitos passíveis de ser detetados.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
0 — Identificação do veículo: 0.1 — Chapas de matrícula [se exigido pelos requisitos (a)].	Inspeção visual . . . . .	a) Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s), correndo o risco de cair. b) Inscrição inexistente ou ilegível. c) Não conforme com documentos ou registos do veículo. d) Não regulamentar

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
0.2 — Número do quadro/série de identificação do veículo.	Inspeção visual . . . . .	a) Inexistente ou não encontrado. b) Incompleto, ilegível. c) Não conforme com documentos ou registos do veículo.
1 — Equipamento de travagem:		
1.1 — Estado mecânico e funcionamento:		
1.1.1 — Sistema de articulação do pedal ou do manípulo dos travões de serviço.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento. <i>Nota.</i> — Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Articulação demasiado apertada. b) Desgaste ou folga excessiva.
1.1.2 — Estado do pedal ou do manípulo e curso do dispositivo de operação do travão.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento. <i>Nota.</i> — Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente. b) O travão liberta-se com dificuldade. c) Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.
1.1.3 — Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios.	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão do ar atingir o valor de funcionamento seguro e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor pouco seguro). b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir um valor de funcionamento seguro não conforme com os requisitos (a). c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativo. d) Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis. e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem. Funcionamento defeituoso.
1.1.4 — Manómetro ou indicador de pressão baixa.	Verificação funcional . . . . .	
1.1.5 — Válvula manual de comando do travão.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Comando fissurado ou danificado, ou desgaste excessivo. b) Comando mal fixado na válvula ou válvula insegura. c) Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. d) Funcionamento defeituoso.
1.1.6 — Acionador do travão de estacionamento, comando da alavanca, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Cremalheira não se mantém na posição correta. b) Desgaste excessivo no pivô da alavanca ou no mecanismo da cremalheira. c) Movimento excessivo da alavanca indicando uma afinação incorreta. d) Acionador inexistente, danificado ou sem funcionar. e) Funcionamento incorreto, indicador de aviso indica avaria.
1.1.7 — Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva. b) Perda excessiva de óleo do compressor. c) Válvula mal fixada ou incorretamente montada. d) Perda ou fuga de óleo hidráulico.
1.1.8 — Conexões dos travões do reboque (elétricos e pneumáticos).	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosos. b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou incorretamente montada. c) Fugas excessivas. d) Funcionamento incorreto.
1.1.9 — Acumulador de energia, reservatório de pressão.	Inspeção visual . . . . .	a) Reservatório danificado, corroído ou com fugas. b) Dispositivo de purga inoperativo. c) Reservatório mal fixado ou incorretamente montado.
1.1.10 — Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. b) Cilindro principal defeituoso ou com fugas. c) Cilindro principal mal fixado. d) Fluido dos travões insuficiente. e) Tampão do reservatório do cilindro principal inexistente. f) Luz avisadora do fluido dos travões acesa ou defeituosa. g) Funcionamento incorreto do dispositivo avisador de nível do fluido dos travões.
1.1.11 — Tubagens rígidas dos travões . . .	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Risco iminente de falha ou fratura. b) Fugas nas tubagens ou nas conexões. c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas. d) Tubagens mal localizadas.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
1.1.12 — Tubagens flexíveis dos travões . . .	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Risco iminente de falha ou fratura.</li> <li>b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas.</li> <li>c) Fugas nas tubagens ou nas conexões.</li> <li>d) Inchamento excessivo das tubagens sob pressão.</li> <li>e) Tubagens com porosidade.</li> </ul>
1.1.13 — Cintas e calços dos travões . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Cinta ou calço com desgaste excessivo.</li> <li>b) Cinta ou calço contaminado (por óleo, gordura, etc.).</li> <li>c) Cinta ou calço inexistente.</li> </ul>
1.1.14 — Tambores e discos dos travões . . .	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Tambor ou disco com desgaste, excessivamente riscado e fendido, mal fixado ou fraturado.</li> <li>b) Tambor ou disco atacado (por óleo, gordura, etc.).</li> <li>c) Tambor ou disco inexistente.</li> <li>d) Chapa de apoio mal fixada.</li> </ul>
1.1.15 — Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Cabo danificado ou com nós.</li> <li>b) Componente com desgaste ou corrosão excessiva.</li> <li>c) Cabo, tirante ou junta mal fixados.</li> <li>d) Guia dos cabos, defeituosa.</li> <li>e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem.</li> <li>f) Movimento anormal das alavancas/articulações/tirantes indicativo de má afinação ou desgaste excessivo.</li> </ul>
1.1.16 — Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Atuador fissurado ou danificado.</li> <li>b) Atuador com fugas.</li> <li>c) Atuador mal fixado ou incorretamente montado.</li> <li>d) Atuador excessivamente corroído.</li> <li>e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma.</li> <li>f) Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada.</li> </ul>
1.1.17 — Válvula sensora de carga . . . . .	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Articulação defeituosa.</li> <li>b) Articulação com regulação incorreta.</li> <li>c) Válvula gripada ou inoperativa.</li> <li>d) Válvula inexistente.</li> <li>e) Placa sinalética inexistente.</li> <li>f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos (a).</li> </ul>
1.1.18 — Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta.</li> <li>b) Ajustador defeituoso.</li> <li>c) Instalação ou substituição incorreta.</li> </ul>
1.1.19 — Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido).	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ligações ou fixações mal fixadas.</li> <li>b) Sistema defeituoso ou inexistente.</li> </ul>
1.1.20 — Funcionamento automático dos travões do reboque.	Desligar a ligação entre o veículo trator e o reboque.	O travão do reboque não atua automaticamente com a ligação desligada.
1.1.21 — Outros dispositivos do sistema de travagem.	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Outros dispositivos do sistema (ex., bomba de líquido anticongelante, «secador» de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de modo a afetar negativamente o sistema de travagem.</li> <li>b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante.</li> <li>c) Um componente mal fixado ou incorretamente montado.</li> <li>d) Reparação ou alteração inadequada de um componente (*).</li> </ul>
1.1.22 — Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas).	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Inexistentes.</li> <li>b) Danificadas, inutilizadas ou com fugas.</li> </ul>
1.2 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço:		
1.2.1 — Comportamento funcional . . . . .	Num ensaio efetuado numa máquina de ensaios de travagem em condições estáticas ou, caso isso seja impossível, num ensaio realizado em estrada, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas.</li> <li>b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio ser realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta.</li> <li>c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).</li> <li>d) Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda.</li> <li>e) Flutuação excessiva da força de travagem durante cada rotação completa de uma roda.</li> </ul>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
1.2.2 — Eficiência	Ensaio realizado com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas ou, se não for possível utilizá-lo por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo. Os veículos com uma massa máxima admissível superior a 3500 kg têm de ser inspecionados de acordo com o previsto na norma ISO 21069 ou métodos equivalentes. Os ensaios realizados em estrada devem efetuar-se em condições de piso seco, plano e em linha reta.	<p>Não se observa pelo menos o valor mínimo seguinte:</p> <p>Veículos matriculados pela primeira vez após a entrada em vigor do presente decreto-lei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria N1: 50 %;</li> <li>— Categoria M1: 58 %;</li> <li>— Categorias M2 e M3: 50 %;</li> <li>— Categorias N2 e N3: 50 %;</li> <li>— Categorias O2 (XX) (c), O3 e O4: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Para reboques: 45 %;</li> <li>● Para semirreboques: 50 %.</li> </ul> </li> </ul> <p>Veículos matriculados antes da entrada em vigor do presente decreto-lei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria N1: 45 %;</li> <li>— Categorias M1, M2 e M3: 50 % <sup>(2)</sup>;</li> <li>— Categorias N2 e N3: 43 % <sup>(3)</sup>;</li> <li>— Categorias O2 (XX) (c), O3 e O4: 40 % <sup>(4)</sup>.</li> </ul> <p>Outras categorias (XX) (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorias L (ambos os travões): <ul style="list-style-type: none"> <li>● Categoria L1e: 42 %;</li> <li>● Categorias L2e, L6e: 40 %;</li> <li>● Categoria L3e: 50 %;</li> <li>● Categoria L4e: 46 %;</li> <li>● Categorias L5e, L7e: 44 %.</li> </ul> </li> <li>— Categorias L [travão de roda(s) traseira(s)]: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Todas as categorias: 25 %.</li> </ul> </li> </ul>
1.3 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado):	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.1.	<p>a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas.</p> <p>b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio ser realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta.</p> <p>c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).</p>
1.3.1 — Comportamento funcional	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	O esforço de travagem é inferior a 50 % <sup>(5)</sup> do comportamento funcional dos travões de serviço definido na secção 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, à soma das cargas por eixo autorizadas (exceto categorias L1e e L3e).
1.3.2 — Eficiência	Aplique o travão num ensaio com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas e ou num ensaio realizado em estrada com um desacelerógrafo.	Travão inoperativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta.
1.4 — Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento:	Ensaio com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas ou ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo ou com o veículo num declive de gradiente conhecido. Os veículos de mercadorias devem, se possível, ser controlados em carga.	<p>Não se observa pelo menos, para todos os veículos, uma relação de travagem de 16 % face à massa máxima autorizada ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem de 12 % face à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor mais elevado (exceto veículos L1e e L3e).</p> <p>a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape).</p> <p>b) O sistema não funciona.</p>
1.4.1 — Comportamento funcional	Inspeção visual e, se possível, ensaio para verificar o funcionamento do sistema.	<p>a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.</p> <p>b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.</p> <p>c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados.</p> <p>d) Cablagens danificadas.</p> <p>e) Outros componentes inexistentes ou danificados.</p>
1.4.2 — Eficiência	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador.	<p>a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.</p> <p>b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.</p>
1.5 — Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar.	Inspeção visual do dispositivo avisador	<p>a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.</p> <p>b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.</p>
1.6 — Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual do dispositivo avisador	
1.7 — Sistema de travagem eletrónico (EBS)	Inspeção visual do dispositivo avisador	

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
2 — Direção:		
2.1 — Estado mecânico:		
2.1.1 — Estado da direção . . . . .	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas suspensas ou assentes em placas giratórias, rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do funcionamento da direção.	<p>a) Funcionamento irregular da direção.</p> <p>b) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas.</p> <p>c) Desgaste excessivo do veio da barra da direção.</p> <p>d) Movimento excessivo do veio do sector da direção.</p> <p>e) Fugas.</p>
2.1.2 — Fixação da caixa da direção . . . . .	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicado sobre as rodas assentes no chão, rodar o volante ou guiador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizando um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro.	<p>a) Caixa da direção mal fixada.</p> <p>b) Orifícios de fixação ao quadro ovalizados.</p> <p>c) Parafusos de fixação em falta ou fraturados.</p> <p>d) Caixa da direção fraturada.</p>
2.1.3 — Estado das barras, tirantes e articulações da direção.	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizando um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção.	<p>a) Movimento relativo entre componentes que deviam estar fixados.</p> <p>b) Desgaste excessivo nas juntas.</p> <p>c) Fraturas ou deformação de um componente.</p> <p>d) Ausência de dispositivos de imobilização.</p> <p>e) Desalinhamento de componentes (por exemplo, barra transversal ou tirante da direção).</p> <p>f) Reparação ou alteração inadequadas.</p> <p>g) Guarda-pó inexistente, danificado ou muito deteriorado.</p>
2.1.4 — Funcionamento das barras e articulações da direção.	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão e o motor a trabalhar (veículo com direção assistida), rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do movimento das barras e articulações.	<p>a) Articulação/barra da direção encrava numa peça fixa do quadro.</p> <p>b) Batentes da direção sem funcionar ou inexistentes.</p>
2.1.5 — Direção assistida . . . . .	Inspeccionar o sistema da direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluido hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema da direção assistida funciona.	<p>a) Fuga de fluido.</p> <p>b) Fluido insuficiente.</p> <p>c) Mecanismo não funciona.</p> <p>d) Mecanismo fraturado ou mal fixado.</p> <p>e) Componentes desalinhados ou encravados.</p> <p>f) Reparação ou alteração inadequadas.</p> <p>g) Cabos/tubagens danificados ou excessivamente corroídos.</p>
2.2 — Volante, coluna da direção e guiador:		
2.2.1 — Estado do volante/guiador . . . . .	Com as rodas do veículo assentes no chão, rodar o volante de um lado para o outro em ângulos retos em relação à coluna da direção e aplique uma ligeira pressão no sentido descendente e ascendente. Inspeção visual da folga.	<p>a) Movimento relativo entre o volante e a coluna da direção indicativo de má fixação.</p> <p>b) Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante.</p> <p>c) Fratura ou mal fixada do cubo, do aro ou dos raios do volante.</p>
2.2.2 — Coluna da direção, forquilha . . . . .	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicado sobre as rodas assentes no chão, pressionar e puxar o volante em linha com a coluna da direção, pressionar o volante/guiador em várias direções e ângulos retos em relação à coluna/forquilha da direção. Inspeção visual da folga e estado das conexões flexíveis ou juntas universais.	<p>a) Movimento excessivo do centro do volante para cima ou para baixo.</p> <p>b) Movimento excessivo do topo da coluna da direção radialmente ao eixo da coluna.</p> <p>c) Conexão flexível deteriorada.</p> <p>d) Fixação defeituosa.</p> <p>e) Reparação ou alteração inadequada.</p>
2.3 — Folgas na direção . . . . .	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicado sobre as rodas assentes no chão, o motor a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante no sentido dos ponteiros do relógio e o mais possível no sentido inverso sem mover as rodas. Inspeção visual do movimento livre.	Movimento livre da direção excessivo (por exemplo, movimento de um ponto do aro superior a um quinto do diâmetro do volante ou não conforme com os requisitos) (a).
2.4 — Alinhamento das rodas (X) (b) . . . . .	Inspeccionar o alinhamento das rodas da direção com equipamento adequado.	Alinhamento não conforme com os dados ou requisitos do fabricante do veículo (a).
2.5 — Placa giratória de eixo de direção de reboque.	Inspeção visual ou utilizando um detetor de folgas especialmente adaptado.	<p>a) Componente danificado ou fendido.</p> <p>b) Folga excessiva.</p> <p>c) Fixação defeituosa.</p>
2.6 — Direção assistida eletrónica (EPS) . . . . .	Inspeção visual e controlo de coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor.	<p>a) Indicador luminoso de avaria da EPS indica uma falha do sistema.</p> <p>b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas.</p> <p>c) Assistência à direção não funciona.</p>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
3 — Visibilidade:		
3.1 — Campo de visão . . . . .	Inspeção visual a partir do banco do condutor	Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afeta objetivamente a sua visão frontal ou para os lados.
3.2 — Estado dos vidros . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Vidros ou painel transparente (se autorizado) rachados ou descoloridos. b) Vidros ou painel transparente (com película refletora ou escurecida) não conformes com as especificações dos requisitos (a) (XX) (c). c) Vidros ou painel transparente num estado inaceitável.
3.3 — Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual . . . . .	a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado em conformidade com os requisitos (a). b) Espelho ou dispositivo inoperativo, danificado ou mal fixado.
3.4 — Limpa-vidros . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Limpa-vidros inoperativo ou inexistente. b) Escovas do limpa-vidros inexistentes ou defeituosas.
3.5 — Lava-vidros . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	Mau funcionamento do lava-vidros.
3.6 — Sistema de desembaciamento (X) (b)	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	Sistema inoperativo ou defeituoso.
4 — Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico:		
4.1 — Faróis:		
4.1.1 — Estado e funcionamento . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Luz/fonte de luz defeituosa ou inexistente. b) Sistema de projeção defeituoso ou inexistente (refletor e lente). c) Luz mal fixada.
4.1.2 — Alinhamento . . . . .	Determinar a inclinação vertical de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas utilizando um equipamento de verificação de faróis.	Inclinação vertical do farol fora dos limites estabelecidos nos requisitos (a).
4.1.3 — Interruptores . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a) (número de faróis acesos ao mesmo tempo). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.1.4 — Cumprimento dos requisitos (a) . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) Substâncias na lente ou na fonte de luz que reduzem a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida. c) Fonte de luz e luz incompatíveis.
4.1.5 — Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatório).	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Dispositivo não funciona. b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor. c) Ausência de dispositivo de nivelamento automático se obrigatório.
4.1.6 — Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório).	Inspeção visual e em funcionamento, se possível.	Dispositivo não funciona.
4.2 — Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais e luzes delimitadoras do veículo:		
4.2.1 — Estado e funcionamento . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.2.2 — Interruptores . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.2.3 — Cumprimento dos requisitos (a) . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) Substâncias na lente ou na fonte de luz reduzem a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida.
4.3 — Luzes de travagem:		
4.3.1 — Estado e funcionamento . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.3.2 — Interruptores . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.3.3 — Cumprimento dos requisitos (a) . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a).
4.4 — Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo:		
4.4.1 — Estado e funcionamento . . . . .	Inspeção visual e em funcionamento . . . . .	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
4.4.2 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.4.3 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a).
4.4.4 — Frequência de intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência de intermitência não conforme com os requisitos (a).
4.5 — Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras:		
4.5.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura.
4.5.2 — Alinhamento	Inspeção da inclinação vertical em funcionamento (luzes de nevoeiro dianteiras) utilizando um equipamento de verificação de faróis.	a) Luz de nevoeiro dianteira fora do alinhamento horizontal quando a configuração do feixe luminoso tem uma linha de recorte. b) Inclinação vertical do farol fora dos limites estabelecidos.
4.5.3 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.5.4 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) O sistema não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.6 — Luzes de marcha atrás:		
4.6.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.6.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) O sistema não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.6.3 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.7 — Luz da chapa de matrícula da retaguarda:		
4.7.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz emite feixe diretamente para trás. b) Fonte de luz defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.7.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	O sistema não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.8 — Refletores, marcações (retrorefletores) de conspicuidade e placas indicadoras traseiras.		
4.8.1 — Estado	Inspeção visual	a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado. b) Refletor mal fixado.
4.8.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conformes com os requisitos (a).
4.9 — Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação:		
4.9.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam.
4.9.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	Não conformes com os requisitos (a).
4.10 — Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque.	Inspeção visual: se possível, examinar a continuidade elétrica da ligação.	a) Componentes fixos mal fixados. b) Isolamento danificado ou deteriorado. c) Funcionamento incorreto das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator.
4.11 — Instalação elétrica	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, incluindo, em certos casos, no interior do compartimento do motor.	a) Instalação mal fixada. b) Instalação deteriorada. c) Isolamento danificado ou deteriorado.
4.12 — Luzes e refletores não obrigatórios (X) (b).	Inspeção visual e em funcionamento	a) Montagem de luz/refletor não conforme com os requisitos (a). b) Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos (a). c) Luz/refletor mal fixados.
4.13 — Bateria(s)	Inspeção visual	a) Mal fixada(s). b) Com fugas. c) Interruptor (se exigido) defeituoso. d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos. e) Ventilação (se exigida) inadequada.
5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão:		
5.1 — Eixos:		
5.1.1 — Eixos	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	a) Eixo fraturado ou deformado. b) Má fixação ao veículo. c) Reparação ou alteração inadequada.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
5.1.2 — Mangas de eixo . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas. Mediante a aplicação de uma força vertical ou lateral a cada roda verificar o curso do movimento entre o eixo e a manga de eixo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Manga de eixo fraturada.</li> <li>b) Desgaste excessivo da cavilha e ou dos casquilhos.</li> <li>c) Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo.</li> <li>d) Cavilha da manga de eixo mal fixada no eixo.</li> </ul>
5.1.3 — Rolamentos das rodas . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas. Oscilar a roda ou aplicar uma força lateral e verificar o curso do movimento da roda em relação à manga de eixo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Folga excessiva num rolamento.</li> <li>b) Rolamento demasiado apertado ou encravado.</li> </ul>
5.2 — Rodas e pneumáticos:		
5.2.1 — Cubo da roda . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados.</li> <li>b) Cubo gasto ou danificado.</li> </ul>
5.2.2 — Rodas . . . . .	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fratura ou defeito de soldadura.</li> <li>b) Anéis de retenção dos pneumáticos mal colocados.</li> <li>c) Roda deformada ou gasta.</li> <li>d) Dimensão ou tipo de roda não conforme com os requisitos (a) e que afete a segurança rodoviária.</li> </ul>
5.2.3 — Pneumáticos . . . . .	Inspeção visual de todo o pneumático fazendo girar a roda numa posição suspensa e com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, ou fazendo rolar o veículo na zona da fossa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneumáticos não conformes com os requisitos (a) e que afete a segurança rodoviária.</li> <li>b) Pneumáticos de dimensões diferentes no mesmo eixo ou rodado duplo.</li> <li>c) Pneumáticos com tipo de estrutura diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo.</li> <li>d) Pneumático com grandes danos ou cortes.</li> <li>e) Profundidade do piso dos pneumáticos não conforme com os requisitos. (a).</li> <li>f) Pneumáticos em contacto com outros componentes.</li> <li>g) Pneumáticos rês esculpidos não conforme com os requisitos (a).</li> <li>h) Sistema de monitorização da pressão dos pneumáticos com mau funcionamento ou inoperativo.</li> </ul>
5.3 — Sistema de suspensão:		
5.3.1 — Molas e estabilizador . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Molas mal fixadas ao quadro ou ao eixo.</li> <li>b) Componente de mola danificado ou fraturado.</li> <li>c) Mola em falta.</li> <li>d) Reparação ou alteração inadequada.</li> </ul>
5.3.2 — Amortecedores . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento especial, se disponível.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Amortecedores mal fixados ao quadro ou ao eixo.</li> <li>b) Amortecedor danificado mostrando sinais de grande fuga de óleo ou mau funcionamento.</li> <li>c) Amortecedor em falta.</li> </ul>
5.3.2.1 — Ensaio de eficiência do amortecimento (X) (b).	Utilização de equipamento específico para medição de eficiência de amortecimento e comparação das diferenças entre os lados esquerdo e direito do mesmo eixo e ou com os valores absolutos fornecidos pelo fabricante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Diferença significativa entre os lados esquerdo e direito do mesmo eixo.</li> <li>b) Eficiência de amortecimento inferior aos valores mínimos definidos.</li> </ul>
5.3.3 — Barras de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão.	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Componente mal fixado ao quadro ou ao eixo.</li> <li>b) Componente danificado, fraturado ou excessivamente corroído.</li> <li>c) Reparação ou alteração inadequada.</li> </ul>
5.3.4 — Articulações da suspensão . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Desgaste excessivo da cavilha e ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão.</li> <li>b) Guarda-pós inexistentes ou gravemente deteriorados.</li> </ul>
5.3.5 — Suspensão pneumática . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Sistema inoperativo.</li> <li>b) Um dos componentes está danificado, alterado ou deteriorado de modo a afetar negativamente o funcionamento do sistema.</li> <li>c) Fuga audível no sistema.</li> </ul>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
6 — Quadro e acessórios do quadro: 6.1 — Quadro ou estrutura e acessórios: 6.1.1 — Estado geral . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação.	a) Fratura ou deformação de uma longarina ou travessa. b) Chapas de reforço ou ligações mal fixadas. c) Corrosão excessiva afetando a rigidez da montagem.
6.1.2 — Tubos de escape e silenciadores . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação.	a) Sistema de escape mal fixado ou com fugas. b) Entrada de gases de escape na cabina ou habitáculo.
6.1.3 — Depósito e tubagens de combustível (incluindo o depósito e as tubagens do sistema de aquecimento).	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC.	a) Depósito ou tubagens mal fixadas. b) Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz. c) Tubagens danificadas ou friccionadas. d) Funcionamento incorreto da válvula de corte de combustível (quando obrigatório). e) Risco de incêndio devido a: — Fuga de combustível; — Depósito de combustível ou escape mal protegido; — Estado do compartimento do motor. f) Sistema GPL/GNC ou de hidrogénio não conforme com os requisitos (a).
6.1.4 — Para-choques, proteção lateral e dispositivos de proteção à retaguarda anti-castramento.	Inspeção visual . . . . .	a) Má fixação ou danos, passíveis de causar lesões mediante contacto. b) Dispositivo não conforme com os requisitos (a).
6.1.5 — Suporte da roda de reserva (se existente).	Inspeção visual . . . . .	a) Suporte em mau estado. b) Suporte fraturado ou mal fixado. c) Roda de reserva mal fixada no suporte e em risco de cair.
6.1.6 — Dispositivos de engate e equipamento de reboque.	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção a qualquer dispositivo de segurança montado e ou utilização de manómetro.	a) Componente danificado, defeituoso ou fissurado. b) Desgaste excessivo de um componente. c) Fixação defeituosa. d) Dispositivo de segurança inexistente ou com funcionamento incorreto. e) Um dos indicadores não funciona. f) Obstrução da chapa de matrícula ou de qualquer luz (quando não é utilizado em condições de reboque). g) Reparação ou alteração inadequada.
6.1.7 — Transmissão . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes. b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão. c) Desgaste excessivo das juntas universais. d) Juntas flexíveis deterioradas. e) Veio danificado ou deformado. f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado. g) Guarda-pós inexistentes ou muito deteriorado. h) Alteração não regulamentar do sistema de transmissão.
6.1.8 — Apoios do motor . . . . .	Inspeção visual . . . . .	Apoios deteriorados, gravemente danificados, mal fixados ou fraturados.
6.1.9 — Desempenho do motor . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Alteração não autorizada da unidade de controlo. b) Alteração não autorizada do motor.
6.2 — Cabina e carroçaria: 6.2.1 — Estado . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Painel frontal ou peça mal fixada ou danificada passível de causar lesões. b) Pilar da carroçaria mal fixado. c) Entrada de gases do motor ou de escape, no habitáculo. d) Reparação ou alteração inadequada.
6.2.2 — Fixação . . . . .	Inspeção visual em fossa ou mecanismo de elevação.	a) Carroçaria ou cabina mal fixada. b) Carroçaria/cabina desenquadrada do quadro. c) Carroçaria/cabina mal fixada ou com fixação inexistente ao quadro ou às travessas. d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes.
6.2.3 — Portas e fechos . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Porta com abertura ou fecho incorreto. b) Porta passível de se abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada. c) Porta, dobradiça, fecho ou pilar inexistentes, mal fixados ou deteriorados.
6.2.4 — Piso . . . . .	Inspeção visual em fossa ou mecanismo de elevação.	Piso mal fixado ou muito deteriorado.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
6.2.5 — Banco do condutor	Inspeção visual	a) Banco mal fixado ou com estrutura defeituosa. b) Mecanismo de regulação com funcionamento incorreto.
6.2.6 — Outros bancos	Inspeção visual	c) Banco instalado não conforme com os requisitos (a). a) Banco em estado defeituoso ou mal fixado.
6.2.7 — Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	b) Banco instalado não conforme com os requisitos (a). Funcionamento incorreto de um comando necessário para garantir uma utilização segura do veículo.
6.2.8 — Degraus da cabina	Inspeção visual	a) Degrau ou estribo mal fixado. b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões nos utilizadores.
6.2.9 — Outros acessórios e equipamentos interiores e exteriores.	Inspeção visual	a) Acessório ou equipamento mal fixado. b) Acessório ou equipamento não conforme com os requisitos (a). c) Equipamento hidráulico com fugas.
6.2.10 — Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção.	Inspeção visual	a) Inexistentes, mal fixados ou bastante corroídos. b) Espaço insuficiente em relação à roda. c) Não conforme com os requisitos (a).
7 — Equipamentos diversos:		
7.1 — Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção:		
7.1.1 — Segurança das fixações dos cintos de segurança/fechos.	Inspeção visual	a) Ponto de fixação muito deteriorado. b) Fixação incorreta.
7.1.2 — Estado dos cintos de segurança/fechos	Inspeção visual e em funcionamento	a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado. b) Cinto de segurança danificado. c) Cinto de segurança não conforme com os requisitos regulamentares (a). d) Fecho de cinto de segurança danificado ou com funcionamento incorreto. e) Retrator do cinto de segurança danificado ou com funcionamento incorreto.
7.1.3 — Limitador de carga dos cintos de segurança.	Inspeção visual	Limitador de carga inexistente ou inadequado para o veículo.
7.1.4 — Pré-tensores dos cintos de segurança	Inspeção visual	Pré-tensor inexistente ou inadequado para o veículo.
7.1.5 — <i>Airbags</i>	Inspeção visual	a) <i>Airbags</i> inexistentes ou inadequados para o veículo. b) <i>Airbag</i> inoperativo.
7.1.6 — Sistemas de Retenção Suplementar (SRS).	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento.	Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica uma falha.
7.2 — Extintor (XX) (c)	Inspeção visual	a) Inexistente. b) Não conforme com os requisitos regulamentares.
7.3 — Fechos e dispositivos antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funcionamento do dispositivo que impede a condução do veículo. b) Trancamento ou bloqueio defeituoso ou não intencional.
7.4 — Triângulo de pré-sinalização (quando obrigatório).	Inspeção visual	a) Inexistente, danificado ou incompleto. b) Não conforme com os requisitos regulamentares.
7.5 — Caixa de primeiros socorros (quando obrigatória).	Inspeção visual	Inexistente, ou não conforme com os requisitos regulamentares.
7.6 — Calços/cunhas de rodas (quando obrigatório).	Inspeção visual	Inexistentes ou em mau estado.
7.7 — Avisador sonoro	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funciona. b) Comando mal fixado. c) Não conforme com os requisitos regulamentares (a).
7.8 — Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada ou com meios eletrónicos.	a) Não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Inoperacional. c) Sem iluminação.
7.9 — Tacógrafo (quando obrigatório)	Inspeção visual	a) Não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Inoperacional. c) Selos defeituosos ou inexistentes. d) Placa de instalação inexistente, ilegível ou desatualizada. e) Alteração ou manipulação clara. f) Dimensão dos pneumáticos, incompatível com os parâmetros de instalação.
7.10 — Limitador de velocidade (quando obrigatório).	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível.	a) Não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Inoperacional. c) Velocidade programada incorreta (se realizado o ensaio). d) Selos defeituosos ou inexistentes. e) Placa de instalação inexistente, ilegível ou desatualizada. f) Dimensão dos pneumáticos, incompatível com os parâmetros de instalação.
7.11 — Conta-quilómetros, se disponível	Inspeção visual	a) Manipulação não autorizada. b) Inoperacional.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
7.12 — Controlo Electrónico da Estabilidade (ESC), quando existente/obrigatório.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados.</p> <p>b) Cablagens danificadas.</p> <p>c) Outros componentes inexistentes ou danificados.</p> <p>d) Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto.</p> <p>e) Indicador de mau funcionamento do sistema ESC com indicação de falha.</p>
7.13 — Colete retrorrefletor . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Ausência.</p> <p>b) Modelo não aprovado.</p>
8 — Emissões: 8.1 — Ruído: 8.1.1 — Sistema de supressão de ruído . . .	Avaliação não instrumental (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído ultrapassa o limite estabelecido, ou quando obrigatório, casos em que poderá ser realizado um ensaio de ruído com o veículo imobilizado utilizando um equipamento de medição do ruído).	<p>a) Níveis de ruído superiores ao permitido nos requisitos regulamentares.</p> <p>b) Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, em risco de cair, danificado, incorretamente montado, inexistente ou alterado de modo a afetar negativamente os níveis de ruído.</p>
8.2 — Emissões de escape: 8.2.1 — Emissões de motores de ignição comandada: 8.2.1.1 — Equipamento de controlo de emissões de escape.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Equipamento de controlo de emissões previsto pelo fabricante inexistente, alterado ou defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões.</p>
8.2.1.2 — Emissões de gases . . . . .	Medição utilizando um analisador de gases de escape em conformidade com os requisitos (a). Em alternativa, nos veículos equipados com sistemas adequados de diagnóstico a bordo (OBD), o funcionamento correto do sistema de emissões pode ser verificado através da leitura do dispositivo OBD e da verificação do funcionamento correto do sistema OBD, de acordo com as recomendações de condicionamento do fabricante e outros requisitos (a).	<p>a) As emissões de gases excedem os níveis específicos indicados pelo fabricante.</p> <p>b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de <i>CO</i> são superiores a:</p> <p>i) Nos veículos não controlados por um sistema avançado de controlo de emissões: — 4,5 %; ou — 3,5 %;</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou de entrada em circulação, conforme indicado nos requisitos (a);</p> <p>ii) Nos veículos controlados por um sistema avançado de controlo de emissões: — Com o motor em marcha lenta: 0,5 %; — Com o motor acelerado: 0,3 % ou; — Com o motor em marcha lenta: 0,3 % <sup>(6)</sup>; — Com o motor acelerado: 0,2 % <sup>(6)</sup>;</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou de entrada em circulação conforme indicado nos requisitos (a);</p> <p>c) Valor de lambda fora do intervalo <math>1 \pm 0,03</math> ou não conforme com as especificações do fabricante;</p> <p>d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo.</p>
8.2.2 — Emissões de motores de ignição por compressão. 8.2.2.1 — Equipamento de controlo de emissões de escape.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Equipamento de controlo de emissões previsto pelo fabricante inexistente ou defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões.</p>
8.2.2.2 — Opacidade — os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito.	<p>a) Medição da opacidade dos gases de escape com o motor em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) e desembraiado e com a caixa de velocidades em ponto-morto.</p> <p>b) Pré-condicionamento do veículo:</p> <p>1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p> <p>2) Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>i) O motor deve estar quente, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve estar a pelo menos 80°C, ou à temperatura normal de funcionamento (caso seja inferior), ou o bloco do motor deve</p>	<p>a) Nos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (a), a opacidade excede os níveis registados na chapa do fabricante do veículo;</p> <p>b) Se estas informações não estiverem disponíveis ou os requisitos (a) não permitirem a utilização de valores de referência, aplica-se: — 3,0 m-1 — para motores sobrealimentados; — 1,5 m-1 <sup>(7)</sup> — para os veículos identificados nos requisitos (a) ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (a);</p>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
<p>8.3 — Supressão de interferências eletromagnéticas: Interferências radioelétricas (X) (b) . . . . .</p> <p>8.4 — Outros pontos relativos ao ambiente: 8.4.1 — Fugas de fluídos . . . . .</p> <p>9 — Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros M2 e M3: 9.1 — Portas: 9.1.1 — Portas de entrada e saída . . . . .</p>	<p>estar a uma temperatura equivalente quando medida pelo nível da radiação infravermelha. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efetuada, a temperatura normal de funcionamento do motor pode ser determinada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor;</p> <p>ii) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente;</p> <p>c) Método de ensaio:</p> <p>1) O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores de grande capacidade, implica esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador.</p> <p>2) Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido, rápida e continuamente (em menos de 1 segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção.</p> <p>3) Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, a velocidade especificada pelo fabricante, no caso de veículos com transmissões automáticas ou dois terços da velocidade de corte antes de libertar o acelerador, caso estes dados não estejam disponíveis. Isto pode ser verificado, por exemplo, controlando a velocidade do motor ou deixando um intervalo de tempo suficiente entre o momento inicial e final de aceleração, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo 1, deve ser de pelo menos dois segundos.</p> <p>4) Os veículos não devem ser aprovados se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efetuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer outro cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Podem ser limitados o número máximo de ciclos de ensaio.</p> <p>5) Podem não ser aprovados veículos quando depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga, apresentem valores medidos significativamente superiores aos valores-limite. Para evitar também controlos desnecessários, podem ser aprovados veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores-limite após a realização de, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga.</p> <p>Exame visual . . . . .</p> <p>Exame visual . . . . .</p> <p>Inspeção visual e em funcionamento . . . . .</p>	<p>Incumprimento de qualquer requisito (a).</p> <p>Fuga excessiva de fluido passível de prejudicar o ambiente ou representar um risco de segurança para os outros utentes da estrada.</p> <p>a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando de emergência defeituoso. d) Telecomando à distância de portas ou dispositivos de aviso defeituosos. e) Não conformes com os requisitos regulamentares.</p>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
9.1.2 — Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (quando aplicável).	a) Funcionamento defeituoso. b) Sinalização de saídas de emergência inexistentes ou ilegíveis. c) Martelo quebra-vidros ou dispositivo equivalente inexistente. d) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.2 — Sistema de desembaciamento e degelo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Funcionamento incorreto. b) Entrada de gases tóxicos ou de escape para o interior do habitáculo. c) Degelo defeituoso, se obrigatório.
9.3 — Sistema de ventilação e aquecimento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Funcionamento defeituoso. b) Entrada de gases tóxicos ou de escape para o interior do habitáculo.
9.4 — Bancos:		
9.4.1 — Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes).	Inspeção visual	a) Bancos em estado defeituoso ou mal fixados. b) Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático. c) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.4.2 — Banco do condutor (requisitos adicionais).	Inspeção visual	a) Dispositivos específicos defeituosos (por exemplo, proteção ou cortina antiencandeamento). b) Proteção do condutor mal fixada ou não conforme com os requisitos regulamentares (a).
9.5 — Dispositivos de iluminação interior e de orientação.	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso ou não conforme com os requisitos regulamentares (a).
9.6 — Corredores, áreas para passageiros de pé.	Inspeção visual	a) Pisos mal fixados. b) Corrimãos ou pegas defeituosas. c) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.7 — Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (quando aplicável).	a) Estado deteriorado ou danificado. b) Degraus retráteis com funcionamento incorreto. c) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.8 — Sistema de comunicação com/para os passageiros.	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso.
9.9 — Avisos	Inspeção visual	a) Aviso inexistente, incorreto ou ilegível. b) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.10 — Requisitos relativos ao transporte de crianças:		
9.10.1 — Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos regulamentares aplicáveis a este tipo de transporte.
9.10.2 — Sinalização e equipamentos específicos.	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos específicos inexistentes ou não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.11 — Requisitos relativos ao transporte de pessoas com deficiências:		
9.11.1 — Portas, rampas e dispositivos de elevação.	Inspeção visual e em funcionamento	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando(s) defeituoso(s). d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s).
9.11.2 — Elementos de retenção de cadeiras de rodas.	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável.	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando(s) defeituoso(s). d) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.11.3 — Sinalização e equipamentos específicos.	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos específicos inexistentes ou não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.12 — Outros equipamentos especiais (X) (b):		
9.12.1 — Instalações para preparação de alimentos.	Inspeção visual	a) Instalação não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Instalação deteriorada passível de ser perigosa a sua utilização.
9.12.2 — Instalação sanitária	Inspeção visual	Instalação não conforme com os requisitos regulamentares (a).
9.12.3 — Outros dispositivos (por exemplo, sistemas audiovisuais).	Inspeção visual	Não conformes com os requisitos regulamentares (a).

(<sup>1</sup>) Reparação ou alteração inadequada significa uma reparação ou alteração que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem um efeito negativo no ambiente.

(<sup>2</sup>) 48 % para veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991.

(<sup>3</sup>) 45 % para veículos matriculados após 1988 ou a partir da data indicada nos requisitos consoante a data que for mais recente.

(<sup>4</sup>) 43 % para reboques e semirreboques registados após 1988 ou a partir da data indicada nos requisitos consoante a data que for mais recente.

(<sup>5</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> para veículos N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>.

(<sup>6</sup>) Homologado em conformidade com os limites indicados na linha A ou B do quadro II constante do anexo 32.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de setembro, com a última redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 132/2004, de 3 de junho, para veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2002.

(<sup>7</sup>) Homologado em conformidade com os limites indicados na linha B do quadro II constante do anexo 32.º do Regulamento referido no número anterior e na linha B1, B2 ou C dos quadros 1 e 2 do anexo I do Regulamento Respeitante ao Nível das Emissões Poluentes Provenientes dos Motores Alimentados a Diesel, Gás Natural Comprimido ou Gás de Petróleo Liquefeito Utilizados em Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de janeiro, na sua última redação, para veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2008.

#### Notas

(a) Os «requisitos» são fixados pelos requisitos de homologação aplicáveis na data da sua emissão, da primeira matrícula ou da primeira entrada em serviço, bem como pelas obrigações ou legislação nacional em matéria de retro montagem no país da matrícula.

(b) «(X)» identifica os pontos relacionados com o estado do veículo e a sua aptidão para circular na estrada, mas que não são considerados essenciais numa inspeção periódica.

(c) (XX) esta razão de não aprovação só é aplicável se o controlo técnico for exigido pela legislação nacional.

## ANEXO III

(a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º)

**Inspecções extraordinárias**

Os pontos a controlar para:

- a) Confirmar a reposição ou manutenção das condições técnicas de circulação e de segurança do veículo após a sua reparação; e
- b) Identificar o veículo;

devem contemplar as observações e verificações seguintes:

Veículos 1 a 9 do anexo I:

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica — pontos a controlar que constam do anexo II.

2 — Observação visual detalhada, quando há dúvidas relacionadas com a identificação do veículo:

Verificar os elementos de identificação:

Marca;  
Modelo;  
Número de quadro;  
Distância entre eixos;  
Categoria;  
Tipo;  
Motor: cilindrada, combustível;  
Caixa: tipo, comprimento máximo;  
Lotação;  
Gravações e chapas.

Verificar a respetiva localização no veículo e a conformidade com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.

3 — Observação visual exterior e detalhada:

3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras.

3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras.

3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina e da caixa.

3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras.

3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.

4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco ou autoportante, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:

4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior.

4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre

os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão.

4.3 — A verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos:

- a) Quatro pontos na zona danificada;
- b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente;
- c) Quatro pontos nas restantes zonas.

5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:

5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio.

5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos:

- a) Sopé;
- b) Avanço;
- c) Convergência;
- d) Saída;
- e) Impulso;
- f) Viragem.

5.3 — Na falta de expressa indicação do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável:

a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo e de 1° para veículos pesados;

b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso;

c) Um diferencial máximo de 30', entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°

6 — Verificação das características do motor e transmissão em veículos ligeiros de passageiros, nos casos em que haja dúvidas sobre a identificação da marca, modelo ou cilindrada do motor — a verificação da conformidade das características do motor em relação às indicadas pelo fabricante, nomeadamente evolução da potência em função do número de rotações.

Esta verificação é feita em banco de ensaio de potência, sendo também avaliados o bom estado de funcionamento do sistema de transmissão e o cumprimento dos limites poluentes da emissão de gases de escape.

7 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação — a verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo. Na falta de expressa indicação do fabricante, deverá recorrer-se, pelo menos, à simetria relativa ao plano longitudinal médio do veículo.

Veículos 10 a 12 do anexo I:

8 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica, com as devidas adaptações.

## ANEXO IV

(a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º)

**Inspecções para atribuição de nova matrícula**

Os procedimentos para a inspeção de veículos para atribuição de nova matrícula devem incluir as seguintes observações e verificações aplicáveis à classe e tipo de veículo:

Veículos 1 a 9 do anexo I:

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica: pontos a controlar que constam do anexo II.

2 — Observação visual relacionada com a identificação do veículo — verificar e registar a conformidade dos elementos de identificação:

Marca;  
Modelo;  
Número do quadro;  
Distância entre eixos;  
Categoria;  
Tipo;  
Motor: número, cilindrada, combustível;  
Caixa: tipo, comprimento máximo;  
Lotação;  
Peso bruto rebocável e tara;  
Pneus;

e a respetiva localização no veículo, gravações e chapas, com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.

3 — Observação visual do veículo, exterior e detalhada:

3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras.

3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras.

3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina ou da caixa.

3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras.

3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.

4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco ou autoportante sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indício de anomalia que justifique esta verificação:

4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior.

4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão.

4.3 — A verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos:

- a) Quatro pontos na zona danificada;
- b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente;
- c) Quatro pontos nas restantes zonas.

5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros quando é feita a verificação tridimensional:

5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio.

5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos:

- a) Sopé;
- b) Avanço;
- c) Convergência;
- d) Saída;
- e) Impulso;
- f) Viragem.

5.3 — Na falta de expressa indicação do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável:

- a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo e de 1º para veículos pesados;
- b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso;
- c) Um diferencial máximo de 30', entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20º

6 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indício de anomalia que justifique esta verificação — a verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo.

Veículos 10 a 12 do anexo I:

7 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica, com as devidas adaptações.

**Decreto-Lei n.º 145/2012**

**de 11 de julho**

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços.

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de

racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública.

Importava decididamente repensar e reorganizar a estrutura do Estado, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções que deverá assegurar, eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento.

Neste contexto, foi aprovada a Lei Orgânica do Ministério da Economia e do Emprego (MEE), pelo Decreto-Lei n.º 126-C/2011, de 29 de dezembro, que procede à reestruturação do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I. P. (LNEG, I. P.), serviço da administração indireta do Estado que tem por missão impulsionar e realizar ações de investigação, de demonstração e transferência de conhecimento, de assistência técnica e tecnológica e de apoio laboratorial dirigidas às empresas, nos domínios da energia e geologia.

Deste modo, e sem prejuízo de uma reformulação mais ampla a ser articulada com a revisão do estatuto da carreira de investigação científica e com o quadro normativo aplicável às instituições que se dedicam à investigação científica e ao desenvolvimento tecnológico, torna-se, desde já, necessário adaptar a orgânica do LNEG, I. P., aos objetivos do PREMAG.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 9.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, e nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Natureza

1 — O Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I. P., abreviadamente designado por LNEG, I. P., é um instituto público, integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio.

2 — O LNEG, I. P., prossegue as atribuições do Ministério da Economia e do Emprego, sob superintendência e tutela do respetivo Ministro.

3 — A definição das orientações estratégicas e a fixação de objetivos para o LNEG, I. P., bem como o acompanhamento da respetiva execução são articulados entre os membros do Governo responsáveis pelas áreas da energia, da geologia e da ciência.

4 — Ao LNEG, I. P., aplica-se, na qualidade de laboratório do Estado, o regime jurídico em vigor para as instituições que se dedicam à investigação científica e ao desenvolvimento tecnológico.

#### Artigo 2.º

##### Jurisdição territorial e sede

1 — O LNEG, I. P., é um organismo central com jurisdição sobre todo o território nacional.

2 — O LNEG, I. P., tem sede no Porto, podendo dispor de delegações regionais.

3 — O LNEG, I. P., integra dois laboratórios dotados de autonomia científica e técnica, o Laboratório de Energia (LEN) e o Laboratório de Geologia e Minas (LGM).

#### Artigo 3.º

##### Missão e atribuições

1 — O LNEG, I. P., é o laboratório do Estado que tem por missão impulsionar e realizar ações de investigação, de demonstração e transferência de conhecimento, de assistência técnica e tecnológica e de apoio laboratorial dirigidas às empresas, nos domínios da energia e geologia.

2 — São atribuições do LNEG, I. P.:

a) Assistir o Governo na conceção e implementação da política energética e da política geológica;

b) Promover a realização de estudos, de investigação, de demonstração e transferência de tecnologia, de assistência técnica e tecnológica no domínio da energia, com particular incidência nas energias renováveis e na eficiência energética, com vista à criação de novos processos e produtos e seu aperfeiçoamento;

c) Realizar estudos e projetos de investigação de geologia e de inventariação, revelação e caracterização mineralógica e tecnológica dos recursos minerais, rochas ornamentais e águas naturais que ocorrem na parte emersa do território, promovendo a valorização industrial, monitorização e preservação que viabilizem o seu aproveitamento económico, bem como realizar a cartografia geológica e hidrogeológica sistemática do território emerso, faixas costeiras, margens e fundo oceânico;

d) Assegurar as funções do Estado relativamente ao aprofundamento contínuo do conhecimento da infraestrutura geológica do território emerso, com vista à respetiva preservação e valorização económica, aportando contributos relevantes em matéria de recursos endógenos, riscos geológicos, ordenamento do território, gestão ambiental e património geocultural;

e) Promover a realização de investigação e de desenvolvimento tecnológico orientados para a atividade económica e as exigências do mercado, no domínio da energia e da geologia, promovendo sinergias entre as duas áreas;

f) Cooperar com instituições científicas e tecnológicas afins e participar em atividades de ciência e tecnologia, nacionais e estrangeiras, designadamente participando em consórcios, redes e outras formas de trabalho conjunto;

g) Realizar contratos com empresas localizadas em Portugal, de modo a contribuírem para a criação de plataformas de conhecimento aplicado, a nível regional ou nacional, devidamente internacionalizadas;

h) O LNEG, I. P., promove e participa ainda na formação em consórcios de investigação e de desenvolvimento, na sua qualidade de laboratório do Estado.

3 — Para a prossecução das suas atribuições, o LNEG, I. P., pode ainda:

a) Colaborar com outras entidades, públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, nomeadamente integrando associações e agências internacionais em representação do Estado;

b) Acolher bolsiros e estabelecer ou colaborar em programas de formação, remunerados por bolsas, dirigidos a indivíduos com as habilitações adequadas;

c) Atuar como entidade certificadora nas suas áreas de competência.

4 — O LNEG, I. P., exerce as suas atribuições em articulação, sempre que necessário, com os serviços e instituições de outras áreas da Administração Pública ou do

setor privado, nomeadamente no âmbito da investigação científica e tecnológica.

#### Artigo 4.º

##### Órgãos

São órgãos do LNEG, I. P.:

- a) O conselho diretivo;
- b) O fiscal único;
- c) O conselho de orientação;
- d) O conselho científico;
- e) A unidade de acompanhamento;
- f) A comissão paritária.

#### Artigo 5.º

##### Conselho diretivo

1 — O conselho diretivo é composto por um presidente e dois vogais.

2 — Sem prejuízo das competências conferidas por lei ou que nele sejam delegadas ou subdelegadas, compete ao conselho diretivo, no âmbito da orientação e gestão do LNEG, I. P.:

- a) Assegurar a representação do LNEG, I. P., em comissões, grupos de trabalho ou atividades de organismos internacionais, sem prejuízo das atribuições próprias do ministério dos negócios estrangeiros;
- b) Promover acordos com outros laboratórios do Estado, com centros de investigação públicos ou privados, nacionais ou internacionais, e com empresas que disponham de estruturas próprias de investigação e de desenvolvimento.

#### Artigo 6.º

##### Fiscal único

O fiscal único é designado e tem as competências previstas na lei quadro dos institutos públicos.

#### Artigo 7.º

##### Conselho de orientação

1 — O conselho de orientação é o órgão responsável por assegurar a eficaz articulação entre a atividade do LNEG, I. P., e outros departamentos governamentais, a comunidade científica e os setores económicos e sociais.

2 — O conselho de orientação tem a seguinte composição:

- a) O membro do Governo da tutela, ou seu representante, que preside;
- b) Um representante do membro do Governo responsável pela área das finanças;
- c) Um representante do membro do Governo responsável pela área da economia;
- d) Um representante do membro do Governo responsável pela área do ambiente;
- e) Um representante do membro do Governo responsável pela área da ciência e tecnologia.

3 — Os membros do conselho de orientação são designados pelo respetivo membro do Governo, por solicitação do membro do Governo que tutela o LNEG, I. P.

4 — O mandato dos membros do conselho de orientação tem a duração de três anos, renovável por iguais períodos,

mantendo-se no exercício de funções até à efetiva substituição.

5 — O presidente do conselho de orientação pode convidar a participar nas reuniões do conselho, sem direito a voto, outras individualidades cuja presença considere conveniente em razão dos assuntos a tratar.

6 — Ao conselho de orientação compete acompanhar a atividade do LNEG, I. P., e, em especial, apoiar o conselho diretivo na conceção, enquadramento e execução das ações necessárias à concretização das atribuições do LNEG, I. P., apoiando-o, nomeadamente, na definição dos meios necessários e adequados à execução dessas ações, produzindo, para o efeito, os pareceres e recomendações que entenda formular ou que lhe sejam solicitados.

7 — As normas de funcionamento do conselho de orientação constam de regulamento interno a aprovar pelo próprio conselho.

8 — A participação no conselho de orientação não é remunerada.

#### Artigo 8.º

##### Conselho científico

1 — O conselho científico é o órgão responsável por apoiar o conselho diretivo na apreciação e acompanhamento da atividade de investigação científica e desenvolvimento tecnológico do LNEG, I. P.

2 — O conselho científico é constituído por todos os que, a qualquer título, incluindo o de bolseiro, quer sejam cidadãos nacionais ou estrangeiros, exerçam atividade no LNEG, I. P., desde que estejam habilitados com o grau de doutor ou equivalente, tenham obtido aprovação nas provas a que se refere o n.º 2 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 219/92, de 15 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124/99, de 20 de abril, ou, ainda, os que, não possuindo qualquer dessas qualificações, integrem a carreira de investigação científica em categoria igual ou superior à de investigador auxiliar, ou a carreira docente universitária em categoria igual ou superior à de professor auxiliar.

3 — O presidente do conselho científico é, por inerência, o presidente do conselho diretivo.

4 — Compete, em geral, ao conselho científico:

- a) Emitir parecer sobre os projetos de orçamento, de plano e de relatório anuais de atividades do LNEG, I. P.;
- b) Emitir parecer sobre a definição das áreas científicas do LNEG, I. P.;
- c) Formular sugestões para o desenvolvimento de novos projetos, tendo sempre em vista o fortalecimento das relações do LNEG, I. P., com a comunidade científica e empresarial;
- d) Dar parecer sobre o regulamento dos bolseiros de investigação do LNEG, I. P.;
- e) Dar parecer sobre a atribuição de prémios de carácter científico;
- f) Estimular o desenvolvimento de atividades de investigação científica e atividades de prestação de serviços à comunidade;
- g) Dar parecer sobre todos os assuntos que lhe sejam submetidos pelo conselho diretivo do LNEG, I. P.;
- h) Elaborar e aprovar o seu regulamento interno.

5 — A gestão corrente dos trabalhos do conselho científico é assegurada por uma comissão coordenadora permanente, composta por um número máximo de seis membros, um dos quais o presidente do conselho científico, detentor de voto de qualidade, sendo os restantes eleitos pelo ple-

nário do conselho, de entre os seus membros, nos termos a fixar no respetivo regulamento interno.

6 — As normas de funcionamento do conselho científico constam de regulamento interno a aprovar pelo próprio conselho científico.

7 — A participação no conselho científico não é remunerada.

#### Artigo 9.º

##### Unidade de acompanhamento

1 — A unidade de acompanhamento é o órgão de avaliação interna da atividade do LNEG, I. P., e consequente aconselhamento do seu conselho diretivo.

2 — A unidade de acompanhamento é constituída por cinco especialistas ou individualidades exteriores ao LNEG, I. P., de reconhecida competência na área de atividade deste instituto, e do planeamento e gestão de instituições de investigação.

3 — Dois dos membros da unidade de acompanhamento devem exercer a sua atividade em instituições não nacionais.

4 — Dois dos membros da unidade de acompanhamento devem representar os destinatários das atividades do LNEG, I. P.

5 — A composição da unidade de acompanhamento, incluindo a designação do respetivo presidente, é proposta pelo conselho diretivo e homologada pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da energia, da geologia e da ciência.

6 — O mandato dos membros da unidade de acompanhamento tem a duração de três anos, renovável por iguais períodos.

7 — À unidade de acompanhamento compete avaliar regularmente, segundo parâmetros definidos pelo conselho diretivo, o funcionamento da instituição e dar os pareceres que julgar adequados, nomeadamente sobre os planos e relatórios anuais ou plurianuais de atividades do LNEG, I. P., e sobre as questões que lhe forem submetidas pelo conselho diretivo.

8 — As normas de funcionamento da comissão de acompanhamento constam de regulamento interno a elaborar pela própria unidade de acompanhamento.

9 — A participação na unidade de acompanhamento não é remunerada.

#### Artigo 10.º

##### Comissão paritária

1 — A comissão paritária é o órgão consultivo do LNEG, I. P., para questões de natureza laboral.

2 — A comissão paritária tem a seguinte composição:

a) Um representante dos trabalhadores do LNEG, I. P., por estes eleito;

b) Um representante do pessoal da carreira de investigação científica, por estes eleito;

c) Dois representantes do conselho diretivo, por este designados.

3 — Os membros da comissão paritária são designados pelo período de um ano.

4 — À comissão paritária compete pronunciar-se, a título consultivo, sobre questões de natureza laboral do LNEG, I. P., nomeadamente de organização do trabalho, formação profissional, higiene e segurança no trabalho e ação social, bem como sobre os respetivos planos e relatórios anuais de atividades.

5 — As normas de funcionamento da comissão paritária constam de regulamento interno a elaborar pela própria comissão paritária.

6 — A participação na comissão paritária não é remunerada.

#### Artigo 11.º

##### Organização interna

A organização interna do LNEG, I. P., é a prevista nos respetivos Estatutos.

#### Artigo 12.º

##### Receitas

1 — O LNEG, I. P., dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado.

2 — O LNEG, I. P., dispõe ainda das seguintes receitas próprias:

a) As comparticipações e os subsídios concedidos por organismos nacionais, comunitários ou internacionais, no âmbito de planos de investimentos, programas e projetos estruturais ou outros;

b) As quantias cobradas pela prestação de serviços no âmbito das suas atribuições, designadamente pela emissão de certificados;

c) O produto da venda de publicações e de trabalhos editados pelo LNEG, I. P.;

d) As verbas resultantes da realização de estudos e outros trabalhos de carácter técnico e científico;

e) As doações, heranças e legados concedidos por quaisquer entidades, públicas ou privadas;

f) Rendimentos dos bens ou direitos que o LNEG, I. P., possuir ou por qualquer título fruir, nomeadamente os relativos aos direitos de autor e de propriedade industrial de que seja titular;

g) O produto da venda de direitos e da alienação de bens móveis e imóveis pertencentes ao seu património, que, nos termos da lei, possam ser dispensados ou tenham sido inutilizados, bem como da constituição de direitos sobre eles;

h) Compensações devidas por concessionários de recursos geológicos, na percentagem que vier a ser definida por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas da energia e dos recursos geológicos;

i) Remunerações de depósitos e outras aplicações financeiras junto do Tesouro;

j) Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas por lei, contrato ou outro título.

#### Artigo 13.º

##### Despesas

Constituem despesas do LNEG, I. P., as que resultem dos encargos decorrentes da prossecução das respetivas atribuições.

#### Artigo 14.º

##### Património

1 — O património do LNEG, I. P., é constituído pela universalidade de bens, direitos e obrigações de que seja titular.

2 — O LNEG, I. P., pode autorizar a constituição de direito de superfície, em todo o património do Estado que se lhe encontre afeto, designadamente para a instalação de estruturas e equipamentos científicos, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças.

Artigo 15.º

**Transferência**

Pelo presente diploma são transferidos para a EDM — Empresa de Desenvolvimento Mineiro, S. A., os ativos de urânio armazenados nas instalações desta empresa pública, sitas na Urgeiriça, a título de prestação acessória de capital do Estado, pelo montante resultante do relatório prévio a emitir em cumprimento das formalidades previstas no artigo 28.º do Código das Sociedades Comerciais.

Artigo 16.º

**Criação ou participação em entidades de direito privado**

A criação, participação na criação, aquisição ou aumento de participação em entes de direito privado por parte do LNEG, I. P., apenas se pode verificar em situações excecionais quando, cumulativamente, seja fundamentada e demonstrada a imprescindibilidade para a prossecução das suas atribuições e seja obtida autorização prévia dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da energia e geologia, nos termos do artigo 13.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro.

Artigo 17.º

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto-Lei n.º 354/2007, de 29 de outubro.

Artigo 18.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato*.

Promulgado em 2 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

---

*I SÉRIE*



*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A. Unidade de Publicações Oficiais, Marketing e Vendas, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa