

## ANEXO II

**Condições de montagem**

1 — Fixação suficientemente capaz de resistir a tentativas de remoção ou arrombamento a partir do habitáculo dos passageiros.

2 — A instalação de separadores não deve obrigar a alterações nos elementos estruturais do veículo que potenciem a diminuição da segurança passiva da estrutura resistente do veículo.

3 — Separação física entre motorista e passageiros, por forma a garantir que não seja possível fazer passar, de uma para a outra parte do habitáculo do veículo, um objecto cilíndrico com comprimento igual ou superior a 10 cm e diâmetro de base igual ou superior a 1,5 cm, salvo através do dispositivo de comunicação previsto no n.º 8 do anexo I.

No caso de a folga entre o separador e o revestimento interior da estrutura do veículo ser superior a 1,5 cm, ao referido modelo cilíndrico não poderá ser possível dar uma orientação angular superior a 5.º em relação ao eixo de referência longitudinal do veículo, quando ocupar total ou parcialmente a referida folga.

4 — Possibilidade de utilização parcial em períodos de menor risco, por remoção ou justaposição de parte ou partes do separador.

5 — Folga mínima de 5 cm entre as costas dos bancos da frente, incluindo os encostos de cabeça, e o separador de segurança, com o banco regulado na posição correspondente a três quartos do curso longitudinal.

6 — O separador não pode, em caso algum, interferir com os movimentos previstos para o sistema dos cintos de segurança, inclusive em caso de acidente.

7 — A instalação de separadores só é possível em veículos equipados com cintos de segurança nos bancos da retaguarda.

8 — Dispositivos para amortecimento, ou desconexão, no sistema de fixação em caso de colisão frontal do veículo. Deve ser evitada a possibilidade de projecção de quaisquer elementos de fixação em caso de acidente.

## ANEXO III

**Procedimento para homologação**

1 — O fabricante ou representante de marca interessada na aprovação de modelos de separadores de segurança submetê-los-á a ensaios em laboratório reconhecido pela Administração.

2 — Para realização dos ensaios os interessados entregarão:

- a) Desenhos cotados, em formato A4, suficientemente detalhados;
- b) Memória descritiva, incluindo características de instalação;
- c) Exemplares em número suficiente para a realização dos ensaios.

3 — O laboratório emitirá o relatório respectivo e dele dará conhecimento à Direcção-Geral de Viação (DGV).

4 — A aprovação e a emissão do respectivo certificado serão requeridas à DGV mediante a apresentação de:

- a) Requerimento devidamente taxado;
- b) Cópia do relatório de ensaios;
- c) Parecer da Associação do Comércio Automóvel de Portugal sobre a instalação nos veículos dos modelos indicados na memória descritiva ou confirmação das boas condições de instalação relativamente às características estruturais dos veículos, manifestada por escrito pelos representantes dos fabricantes dos veículos.

## MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA, DAS FINANÇAS E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES.

**Portaria n.º 122/95**

de 4 de Fevereiro

Nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, o montante das taxas de segurança e a distribuição das respectivas receitas são anualmente estabelecidos em portaria.

Porque não se verificam razões que determinem a revisão dos montantes das taxas de segurança em vigor:

Manda o Governo, pelos Ministros da Administração Interna, das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do artigo 6.º do

Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, que os valores das taxas de segurança fixados pela Portaria n.º 1172/92, de 22 de Dezembro, vigorem para o ano de 1995.

Ministérios da Administração Interna, das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 10 de Janeiro de 1995.

Pelo Ministro da Administração Interna, *Carlos Alberto Silva de Almeida e Loureiro*, Secretário de Estado da Administração Interna. — Pelo Ministro das Finanças, *Norberto Emílio Sequeira da Rosa*, Secretário de Estado do Orçamento. — Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Jorge Manuel Mendes Antas*, Secretário de Estado dos Transportes.

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO

**Portaria n.º 123/95**

de 4 de Fevereiro

Dando execução ao artigo 7.º-B do Decreto-Lei n.º 110-A/81, de 14 de Maio, aditado pelo Decreto-Lei n.º 245/81, de 24 de Agosto, a Portaria n.º 430/83, de 14 de Abril, estabeleceu equivalências, designadamente referentes a categorias da administração ultramarina, incluindo, entre outras, a de «adjunto de 1.ª classe com e sem licenciatura».

O Supremo Tribunal Administrativo, em acórdão proferido em recurso interposto por um dos interessados, anulou o n.º 1.º da Portaria n.º 430/83, de 14 de Abril, na parte referente àquelas categorias, por considerar insuficiente a fundamentação utilizada pela Administração.

Em execução desse acórdão, a Portaria n.º 545/93, de 26 de Maio, aditou um n.º 3 ao preâmbulo da Portaria n.º 430/83, de 14 de Abril, pelo qual se procurava explicitar que o critério adoptado tinha em conta na determinação das equivalências «os requisitos de provimento, o posicionamento na tabela de vencimentos no momento da aposentação e a transição para o actual ordenamento de carreiras», de acordo com as disposições dos já citados decretos-leis. Mantiveram-se inalteradas, deste modo, as tabelas de equivalência dos mapas anexos à Portaria n.º 430/83, de 14 de Abril.

Porém, em novo Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 10 de Fevereiro de 1994, considerou-se que, através da Portaria n.º 545/93, de 26 de Maio, se mantinha a insuficiência de fundamentação que levou à anulação do acto e decidiu-se que «não foi o acto renovado pela Administração expurgado desse vício de forma, o que envolve inexistência de causa legítima de inexecução do acórdão anulatório».

Tudo ponderado, parece, na verdade, não haver razão que fundamente, nos casos como o do recorrente, a opção pela atribuição de diferentes letras de vencimento na tabela de equivalências aos adjuntos de 1.ª classe com licenciatura e sem essa habilitação académica, quando na antiga administração ultramarina a remuneração era a mesma. Reconheça-se, por isso, que a Administração discriminou em função de uma licenciatura que em nada influiu no provimento nem