

**MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS****Aviso n.º 69/2004**

Por ordem superior se torna público que a República da Hungria depositou junto do Secretário-Geral do Conselho da Europa, em 4 de Fevereiro de 2004, o seu instrumento de ratificação do Protocolo de Alteração à Carta Social Europeia, aberta para assinatura em Turim em 21 de Outubro de 1991.

Portugal é Parte neste Protocolo, que foi aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 37/92, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 300, de 30 de Dezembro de 1992, e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 60/92, publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 300, de 30 de Dezembro de 1992, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 8 de Março de 1993, conforme aviso publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 109, de 11 de Maio de 1993.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 21 de Abril de 2004. — O Director de Serviços das Organizações Políticas Internacionais, *Bernardo Fernandes Homem de Lucena*.

**Aviso n.º 70/2004**

Por ordem superior se torna público que a República da Letónia depositou junto do Secretário-Geral do Conselho da Europa, em 9 de Dezembro de 2003, o seu instrumento de ratificação do Protocolo de Alteração à Carta Social Europeia, aberta para assinatura em Turim em 21 de Outubro de 1991.

Portugal é Parte neste Protocolo, que foi aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 37/92, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 300, de 30 de Dezembro de 1992, e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 60/92, publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 300, de 30 de Dezembro de 1992, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 8 de Março de 1993, conforme aviso publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 109, de 11 de Maio de 1993.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 21 de Abril de 2004. — O Director de Serviços das Organizações Políticas Internacionais, *Bernardo Fernandes Homem de Lucena*.

**MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA****Decreto-Lei n.º 109/2004**

de 12 de Maio

Os procedimentos a adoptar nas inspecções técnicas de veículos estão previstos no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, que procedeu à transposição da Directiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, alterada pela Directiva n.º 1999/52/CE, da Comissão, de 26 de Maio.

O mencionado diploma legal foi, por sua vez, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2001/9/CE, da Comissão, de 12 de Fevereiro, e a

Directiva n.º 2001/11/CE, da Comissão, de 14 de Fevereiro, que regulam, respectivamente, os ensaios de verificação e controlo das emissões de escape e a obrigatoriedade de controlo da velocidade máxima dos veículos.

No anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, estão estabelecidos os pontos de controlo obrigatório, nomeadamente no que concerne ao limite das emissões dos gases de escape dos veículos com motores a gasolina e motores diesel, tendo-se introduzido nas inspecções periódicas o sistema de diagnóstico a bordo (OBD) nos veículos com vista à redução da complexidade e ao aumento da precisão dos ensaios a realizar.

Actualmente, com a experiência entretanto colhida, concluiu-se que os limites das emissões dos gases de escape actualmente impostos são bastante superiores aos que um veículo é capaz de conseguir na prática, desde que seja correctamente mantido. Por outro lado, os actuais limites não são tão eficazes quanto poderiam ser na acção de facilitar a detecção dos grandes emissores, isto é, dos veículos cujas emissões de escape são pelo menos 50% superiores ao que se esperaria de um veículo correctamente mantido, razão pela qual se justifica a alteração dos referidos limites.

Por outro lado, alteram-se também algumas disposições estabelecidas no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, por forma a permitir a emissão de segunda via da ficha de inspecção.

É ainda prevista uma contra-ordenação por circular com veículo sem que este tenha apostado a vinheta destacável em local visível do exterior.

Por último, converte-se em euros o montante das coimas ainda expresso em escudos.

Assim:

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

**Artigo 1.º****Objecto**

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/27/CE, da Comissão, de 3 de Abril, que adapta ao progresso técnico a Directiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, no que diz respeito ao controlo das emissões de escape dos veículos a motor, e altera o Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, na redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril.

**Artigo 2.º****Alteração ao Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro**

Os artigos 7.º, 8.º, 9.º, 11.º, 12.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, passam a ter a seguinte redacção:

**«Artigo 7.º**

[...]

- 1 — .....
- 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 167.º do Código da Estrada.

#### Artigo 8.º

[...]

1 — Para comprovar a realização das inspeções periódicas é emitida pela entidade titular do centro de inspecção, por cada veículo inspeccionado, uma ficha de inspecção que contém uma vinheta destacável, que deve ser colocada em local visível do exterior do veículo.

2 — Em caso de perda ou destruição involuntária da ficha de inspecção de um veículo, pode o responsável pela apresentação do veículo à inspecção solicitar 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 inspecção, acrescidos da indicação de que se trata de uma segunda via, da sua data de emissão e do número da primeira ficha emitida.

4 — (Anterior n.º 2.)

5 — (Anterior n.º 3.)

6 — (Anterior n.º 4.)

#### Artigo 9.º

[...]

1 — .....

2 — Por portaria do Ministro da Administração Interna 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 verificações previstas nos anexos IV e V.

3 — .....

4 — .....

#### Artigo 11.º

[...]

1 — No acto da inspecção periódica deve o apresentante do veículo exhibir os documentos previstos no n.º 2 do artigo 85.º do Código da Estrada, sem os quais a inspecção não pode ser efectuada.

2 — No caso de o veículo não ter sido submetido a inspecção periódica, devendo tê-lo sido, a inspecção deve ser realizada e o responsável do centro deve comunicar o facto à Direcção-Geral de Viação no momento em que informar sobre o resultado da inspecção.

3 — .....

4 — .....

#### Artigo 12.º

[...]

1 — .....

2 — .....

3 — .....

4 — Sempre que o veículo tenha sido aprovado com deficiências de grau I ou reprovado em inspecção, pode o mesmo, no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspecção para confirmar a correcção das deficiências anotadas na ficha de inspecção.

5 — .....

6 — 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 167.º do Código da Estrada.

#### Artigo 14.º

##### Contra-ordenações

1 — As infracções ao disposto nos n.ºs 1 e 5 do artigo 3.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 250 a € 1250.

2 — .....

3 — A falta da vinheta no local previsto no n.º 1 do artigo 8.º constitui contra-ordenação punível com coima de € 30 a € 150.

4 — (Anterior n.º 3.)

5 — (Anterior n.º 4.)

6 — (Anterior n.º 5.)»

#### Artigo 3.º

##### Alteração ao n.º 7.10 do anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro

O 4.º parágrafo do n.º 7.10 do anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«7.10 — Dispositivo de limitação da velocidade:

.....  
Se for possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade impede que os veículos mencionados no artigo 1.º do Decreto Regulamentar n.º 7/98, de 6 de Maio, excedam os valores impostos.»

#### Artigo 4.º

##### Alteração ao n.º 8.2 do anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro

O n.º 8.2 do anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«8.2 — Emissões de escape:

8.2.1 — Veículos a motor equipados com motores de ignição comandada e alimentados a gasolina:

a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:

1) Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas;

2) Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas:

Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (sem carga); O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a

partir da qual era exigido que os veículos satisfizessem a Directiva n.º 70/220/CEE (1) e 1 de Outubro de 1986: 4,5 % vol.;

Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: 3,5 % vol.;

b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:

1) Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas;

2) Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas;

3) Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de *CO* nos gases de escape de acordo com o n.º 4) ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos ensaios, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo;

4) Emissões pelo tubo de escape — valores limite:

O teor máximo admissível de *CO* nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de *CO* não deve exceder os seguintes valores:

Medições com o motor em marcha lenta sem carga:

O teor máximo admissível de *CO* nos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores limite indicados na linha A ou na linha B do quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, ou por alterações posteriores, 0,3 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com o referido quadro, o acima disposto aplica-se aos veículos matriculados ou postos em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2002;

Medições com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, 2000 r. p. m.:

Teor de *CO*: máximo 0,3 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores limite indicados na linha A ou na linha B do quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, ou por alterações posteriores, o teor máximo de *CO* não deve exceder 0,2 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com o referido quadro, o acima disposto aplica-se aos veículos matriculados ou postos em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2002;

Valor de lambda:  $1 \pm 0,03$  ou de acordo com as especificações do fabricante.

No que diz respeito aos veículos a motor equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) pode, em alternativa ao ensaio especificado nas «Medições com o motor em marcha lenta sem carga», estabelecer-se o funcionamento correcto do sistema de emissões através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação simultânea do funcionamento correcto do sistema OBD, utilizando tecnologia adequada e submetida a prévia aprovação da DGV.

8.2.2 — Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel):

a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto-morto e a embraiagem metida;

b) Pré-condicionamento do veículo:

1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório;

2) Salvo o especificado no n.º 5) da alínea d) da presente secção, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir indicados:

2.1) O motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80°C, ou a temperatura normal de funcionamento caso seja inferior, ou a temperatura do bloco do motor medida pelo nível da radiação infravermelha deve ser pelo menos uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efectuada, o estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feito por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor;

2.2) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente;

c) Método de controlo:

1) Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

2) 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 diesel em veículos pesados, isso significa esperar pelo menos dez segundos depois da libertação do acelerador;

3) Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido, rápida e continuamente (em menos de um segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção;

4) Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito

aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo I, deve ser de dois segundos pelo menos;

*d) Valores limite:*

1) O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa própria do fabricante fixada no veículo nos termos da legislação em vigor;

2) Na ausência desta informação, o nível de concentração não deve exceder o nível indicado pelo fabricante ou os seguintes valores limite do coeficiente de absorção:

Coeficiente de absorção máximo para:

Motores diesel normalmente aspirados=2,5 m<sup>-1</sup>;

Motores diesel sobrealimentados=3,0 m<sup>-1</sup>;

Aplica-se um limite de 1,5 m<sup>-1</sup> aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores limite indicados na:

- a) Linha B do quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro (veículo ligeiro com motor diesel — euro 4);
- b) Linha B1 dos quadros do anexo 1.º do Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro (veículo pesado com motor diesel — euro 4);
- c) Linha B2 dos quadros do anexo 1.º do Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro (veículo pesado com motor diesel — euro 5);
- d) Linha C dos quadros do anexo 1.º do Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro [veículo pesado — (veículo ecológico avançado) — VEA], ou valores limite contidos em alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

Se não for possível estabelecer a correspondência com o quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, o acima disposto aplica-se aos veículos matriculados ou postos em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2008;

3) Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980;

4) A não aprovação apenas pode ser atribuída a um veículo se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor limite. O cálculo pode ser efectuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições;

5) Para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, por derrogação das disposições do n.º 4) da alínea *d)* da secção 8.2.2, não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 2.2 da alínea *b)* da presente secção. Também para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, por derrogação das disposições do n.º 4) da alínea *d)* da secção 8.2.2, aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 2.2 da alínea *b)* da presente secção.

8.2.3 — Equipamentos de controlo. — As emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.

8.2.4 — Sempre que, por ocasião da homologação CE, um modelo de veículo não tenha podido respeitar os valores limite estabelecidos no presente diploma, podem ser fixados valores limite mais elevados para esse modelo de veículo, com base em provas fornecidas pelo fabricante.»

## Artigo 5.º

### Republicação

O anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, com a redacção agora introduzida, é republicado em anexo, que é parte integrante do presente acto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Março de 2004. — *José Manuel Durão Barroso — Maria Teresa Pinto Basto Gouveia — António Jorge de Figueiredo Lopes — Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona — Carlos Manuel Tavares da Silva — Amílcar Augusto Contel Martins Theias.*

Promulgado em 26 de Abril de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 27 de Abril de 2004.

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

### ANEXO

(anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro)

### ANEXO II

#### Pontos de controlo obrigatórios

As observações e verificações devem incidir, pelo menos, nos pontos adiante indicados e efectuadas sem desmontagem das peças do veículo.

A circulação do veículo no qual tenham sido observadas deficiências far-se-á com as limitações decorrentes dos artigos 9.º e 12.º

## Veículos indicados no anexo I

## 1 — Dispositivos de travagem:

O controlo dos dispositivos de travagem do veículo deve incidir sobre os pontos a seguir indicados:

Pontos a controlar	Razões da não aprovação
1.1 — Estado mecânico e funcionamento:	
1.1.1 — Pivô do pedal do travão de pé .....	Demasiado apertado. Rolamento gasto. Desgaste/folga excessiva.
1.1.2 — Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	Curso excessivo, reserva de curso insuficiente. O travão liberta-se com dificuldade.
1.1.3 — Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios .....	Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta. Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz dos travões excessivo. Pressão de ar/vácuo insuficiente para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indica um valor pouco seguro). Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis.
1.1.4 — Indicador de pressão baixa ou manómetro .....	Funcionamento defeituoso do indicador de pressão baixa/manómetro de pressão de ar.
1.1.5 — Válvula manual de comando do travão .....	Comando fissurado ou danificado, desgaste excessivo. Funcionamento defeituoso da válvula de comando. Comando inseguro na haste da válvula ou unidade da válvula insegura. Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. Funcionamento pouco satisfatório.
1.1.6 — Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento.	A cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente. Desgaste excessivo no pivô da alavanca ou no mecanismo da cremalheira.
1.1.7 — Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores, etc.).	Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta. Danificadas, fugas de ar excessivas. Perda excessiva de óleo do compressor. Fixação insegura/inadequada. Perda de óleo dos travões.
1.1.8 — Conexões dos travões de reboque .....	Torneiras de isolamento ou válvula autovedante defeituosas. Fixação insegura/inadequada. Fugas excessivas.
1.1.9 — Acumulador de energia, reservatório de pressão .....	Danificado, corroído, com fugas. Dispositivo de purga inoperativo. Fixação insegura/inadequada.
1.1.10 — Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos).	Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. Cilindro principal defeituoso ou com fugas. Cilindro principal inseguro. Quantidade insuficiente de óleo dos travões. Tampão do reservatório do cilindro principal em falta. Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa. Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões.
1.1.11 — Conexões dos travões de reboque .....	Risco de falha ou fractura. Fugas nos tubos ou nas conexões. Danificadas ou excessivamente corroídas. Mal localizadas.
1.1.12 — Tubagens flexíveis dos travões .....	Risco de falha ou fractura. Danificadas, esfoladas, demasiado curtas, torcidas. Fugas nos tubos ou nas conexões. Inchamento excessivo dos tubos sob pressão. Porosidade.
1.1.13 — Cintas/calços dos travões .....	Desgaste excessivo.
1.1.14 — Tambores, discos dos travões .....	Atacados por óleo, gorduras, etc. Desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados. Atacados por óleo, gorduras, etc.
1.1.15 — Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões .....	Chapa de apoio insegura. Cabos danificados, com nós. Desgaste ou corrosão excessivos. Juntas dos cabos ou dos tirantes inseguras. Guia dos cabos defeituoso.
1.1.16 — Actuadores dos travões (incluindo travões de mola, cilindros hidráulicos).	Quaisquer entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem. Qualquer movimento anormal das alavancas/tirantes/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo. Fissurados ou danificados. Com fugas. Montagem insegura/inadequada. Corrosão excessiva. Curso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma. Tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada.

Pontos a controlar	Razões da não aprovação
1.1.17 — Válvula sensor de carga .....	Articulação defeituosa. Regulação incorrecta. Gripada, inoperativa. Inexistente.
1.1.18 — Ajustadores automáticos de folgas .....	Gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação. Defeituosos.
1.1.19 — Sistema retardador (se montado) .....	Conector ou fixações inseguros. Defeituoso.
1.2 — Comportamento funcional e eficiência dos travões serviço: 1.2.1 — Comportamento funcional (aumentado progressivamente até ao esforço máximo).	Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio de travagem ser realizado em estrada, o desvio do veículo em relação a uma linha recta é excessivo. Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação). Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda. Flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados.
1.2.2 — Eficiência .....	Uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas, inferior às seguintes:  Eficiência mínima de travagem para:  Reboques e semi-reboques matriculados antes de Janeiro de 1989 — 40 % (exclusive); Reboques e semi-reboques matriculados a partir de Janeiro de 1989 — 43 % (exclusive); Pesados de mercadorias e tractores — 45 % (exclusive); Ligeiros — 50 % (exclusive); Pesados de passageiros — 50 % (exclusive);  Esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo <sup>(1)</sup> .
1.3 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado): 1.3.1 — Comportamento funcional .....	Travão inoperativo num dos lados. O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. Inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação). O dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques.
1.3.2 — Eficiência .....	Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % <sup>(2)</sup> da relação definida no n.º 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas.
1.4 — Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento: 1.4.1 — Comportamento funcional .....	Travão inoperativo num dos lados.
1.4.2 — Eficiência .....	Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16 % ou, no caso dos veículos a motor, uma alteração de travagem relacionada com a massa máxima de combinação de veículos inferior a 12 %, conforme o valor mais elevado.
1.5 — Comportamento funcional do retardador ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape.	Inexistência de variação gradual (retardador). Defeituoso.
1.6 — Sistema antibloqueio de travagem .....	Mau funcionamento do dispositivo avisador de bloqueio. Defeituoso.

<sup>(1)</sup> Por «valor de referência para o eixo do veículo» entende-se o esforço de travagem, expresso em *newtons*, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que o veículo é apresentado ao controlo.

<sup>(2)</sup> Relativamente aos veículos ligeiros de mercadorias e pesados de mercadorias, o desempenho mínimo do travão secundário será de 2,2 m/s<sup>2</sup> (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva n.º 71/320/CEE, alterada pela Directiva n.º 85/647/CEE, da Comissão, transpostas pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro).

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
2 — Direcção e volante: 2.1 — Estado mecânico. 2.2 — Volante de direcção. 2.3 — Folgas na direcção.	2 — Direcção: 2.1 — Estado mecânico. 2.2 — Folgas na direcção. 2.3 — Fixação do sistema de direcção. 2.4 — Rolamentos das rodas.
3 — Visibilidade: 3.1 — Campo de visão. 3.2 — Estado dos vidros. 3.3 — Espelhos retrovisores. 3.4 — Limpa-vidros. 3.5 — Lava-vidros.	3 — Visibilidade: 3.1 — Campo de visão. 3.2 — Estado dos vidros. 3.3 — Espelhos retrovisores. 3.4 — Limpa-vidros. 3.5 — Lava-vidros.

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
<p>4 — Luzes, reflectores e equipamento eléctrico:</p> <p>4.1 — Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios):</p> <p>4.1.1 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.1.2 — Alinhamento.</p> <p>4.1.3 — Interruptores.</p> <p>4.1.4 — Eficiência visual.</p> <p>4.2 — Luzes de presença da frente e luzes delimitadoras do veículo:</p> <p>4.2.1 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.2.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.3 — Luzes de travagem:</p> <p>4.3.1 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.3.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.4 — Luzes indicadoras de mudança de direcção:</p> <p>4.4.1 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.4.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.4.3 — Interruptores.</p> <p>4.4.4 — Frequência de intermitência.</p> <p>4.5 — Luzes de nevoeiro da frente e da retaguarda:</p> <p>4.5.1 — Localização.</p> <p>4.5.2 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.5.3 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.6 — Luzes de marcha atrás:</p> <p>4.6.1 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.6.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.7 — Luzes da chapa de matrícula da retaguarda.</p> <p>4.8 — Reflectores — estado e cor.</p> <p>4.9 — Avisadores.</p> <p>4.10 — Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque.</p> <p>4.11 — Instalação eléctrica.</p>	<p>4 — Equipamento de iluminação:</p> <p>4.1 — Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios):</p> <p>4.1.1 — Estado e funcionamento.</p> <p>4.1.2 — Alinhamento.</p> <p>4.1.3 — Interruptores.</p> <p>4.2 — Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de:</p> <p>4.2.1 — Luzes de presença da frente e da retaguarda.</p> <p>4.2.2 — Luzes de travagem.</p> <p>4.2.3 — Luzes indicadores de mudança de direcção.</p> <p>4.2.4 — Luzes de marcha atrás.</p> <p>4.2.5 — Luzes de nevoeiro.</p> <p>4.2.6 — Luzes da chapa de matrícula.</p> <p>4.2.7 — Reflectores.</p> <p>4.2.8 — Luzes de perigo.</p>
<p>5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão:</p> <p>5.1 — Eixos.</p> <p>5.2 — Rodas e pneumáticos.</p> <p>5.3 — Suspensão.</p>	<p>5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão:</p> <p>5.1 — Eixos.</p> <p>5.2 — Rodas e pneumáticos.</p> <p>5.3 — Suspensão.</p>
<p>6 — Quadro e acessórios do quadro:</p> <p>6.1 — Quadro ou estrutura e acessórios:</p> <p>6.1.1 — Estado geral.</p> <p>6.1.2 — Tubos de escape e silenciadores.</p> <p>6.1.3 — Reservatórios e canalizações de combustível.</p> <p>6.1.4 — Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados.</p> <p>6.1.5 — Suporte da roda de reserva.</p> <p>6.1.6 — Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques.</p> <p>6.2 — Cabina e carroçaria:</p> <p>6.2.1 — Estado geral.</p> <p>6.2.2 — Fixação.</p> <p>6.2.3 — Portas e fechos.</p> <p>6.2.4 — Piso.</p> <p>6.2.5 — Banco do condutor.</p> <p>6.2.6 — Estribos.</p>	<p>6 — Quadro e acessórios do quadro:</p> <p>6.1 — Quadro ou estrutura e acessórios:</p> <p>6.1.1 — Estado geral.</p> <p>6.1.2 — Tubos de escape e silenciadores.</p> <p>6.1.3 — Reservatórios e canalizações de combustível.</p> <p>6.1.4 — Suporte da roda de reserva.</p> <p>6.1.5 — Segurança do dispositivo de engate (se existente).</p> <p>6.2 — Carroçaria:</p> <p>6.2.1 — Estado estrutural.</p> <p>6.2.2 — Portas e fechos.</p>
<p>7 — Equipamentos diversos:</p> <p>7.1 — Cintos de segurança.</p> <p>7.2 — Extintor.</p> <p>7.3 — Fechos e dispositivos anti-roubo.</p> <p>7.4 — Triângulo de pré-sinalização.</p> <p>7.5 — Caixa de primeiros socorros.</p> <p>7.6 — Calço(s) de roda(s).</p> <p>7.7 — Avisador sonoro.</p> <p>7.8 — Velocímetro.</p>	<p>7 — Equipamentos diversos:</p> <p>7.1 — Fixação do banco do condutor.</p> <p>7.2 — Fixação da bateria.</p> <p>7.3 — Avisador sonoro.</p> <p>7.4 — Triângulo de pré-sinalização.</p> <p>7.5 — Cintos de segurança:</p> <p>7.5.1 — Segurança das fixações.</p> <p>7.5.2 — Estado dos cintos.</p> <p>7.5.3 — Funcionamento.</p>

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
<p>7.9 — Tacógrafo (existência e integridade dos selos):</p> <p>Verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) n.º 3821/85 <sup>(1)</sup>;</p> <p>Em caso de dúvida, verificar se o perímetro ou a dimensão dos pneumáticos coincide com os dados indicados na chapa do tacógrafo, se necessário;</p> <p>Se for possível, verificar que os selos do tacógrafo e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta estão intactos.</p> <p>7.10 — Dispositivo de limitação de velocidade:</p> <p>Se possível, verificar se o dispositivo de limitação da velocidade está montado nos termos da Directiva n.º 92/6/CEE <sup>(2)</sup>;</p> <p>Verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação da velocidade;</p> <p>Se for possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação da velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta estão intactos;</p> <p>Se for possível, verificar se o dispositivo de limitação da velocidade impede que os veículos mencionados no artigo 1.º do Decreto Regulamentar n.º 7/98, de 6 de Maio, excedam os valores impostos.</p>	
<p>8 — Perturbações:</p> <p>8.1 — Ruído.</p>	<p>8 — Perturbações:</p> <p>8.1 — Ruído.</p>

<sup>(1)</sup> Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO, n.º L 370, de 31 de Dezembro de 1985, p. 9). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2479/95, da Comissão (JO, n.º L 256, de 26 de Outubro de 1995, p. 8).

<sup>(2)</sup> Directiva n.º 92/6/CEE, do Conselho, de 10 de Fevereiro, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO, n.º L 57, de 2 de Março de 1992, p. 27) e rectificação (JO, n.º L 224, de 30 de Setembro de 1993, p. 34), transposta pelo Decreto-Lei n.º 281/94, de 11 de Novembro, já revogado pelo artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, aplicando-se o regime previsto no artigo 28.º, n.º 3, do Código da Estrada, regulamentado pelo Decreto Regulamentar n.º 7/98, de 6 de Maio.

#### Veículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 do anexo I

#### 8.2 — Emissões de escape:

8.2.1 — Veículos a motor equipados com motores de ignição comandada e alimentados a gasolina:

a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:

1) Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas;

2) Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas:

Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodarem marcha lenta (sem carga); O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual era exigido que os veículos satisfizessem a Directiva n.º 70/220/CEE <sup>(1)</sup> e 1 de Outubro de 1986 — 4,5 % vol.;

Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986 — 3,5 % vol.

b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:

1) Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas;

2) Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas;

3) Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de CO nos gases de escape de acordo com o n.º 4) ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos ensaios, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo;

4) Emissões pelo tubo de escape — valores limite. — O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

Medições com o motor em marcha lenta sem carga:

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores limite indicados na linha A ou na linha B do quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, ou por alterações posteriores, 0,3 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com o referido quadro, o acima disposto aplica-se aos veí-

culos matriculados ou postos em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2002;

Medições com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, 2000 r. p. m.:

Teor de *CO* — máximo 0,3% vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores limite indicados na linha A ou na linha B do quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, ou por alterações posteriores, o teor máximo de *CO* não deve exceder 0,2% vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com o referido quadro, o acima disposto aplica-se aos veículos matriculados ou postos em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2002;

Valor de lambda —  $1 \pm 0,03$  ou de acordo com as especificações do fabricante.

No que diz respeito aos veículos a motor equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), pode, em alternativa ao ensaio especificado nas «Medições com o motor em marcha lenta sem carga», estabelecer-se o funcionamento correcto do sistema de emissões através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação simultânea do funcionamento correcto do sistema OBD, utilizando tecnologia adequada e submetida a prévia aprovação da DGV.

8.2.2 — Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel):

a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto-morto e a embraiagem metida;

b) Pré-condicionamento do veículo:

1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório;

2) Salvo o especificado no n.º 5) da alínea d) da presente secção, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir indicados:

2.1) O motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80°C, ou a temperatura normal de funcionamento caso seja inferior, ou a temperatura do bloco do motor medida pelo nível da radiação infravermelha deve ser pelo menos uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efectuada, o estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feito por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor;

2.2) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.

c) Método de controlo:

1) Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para veri-

ficar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas;

2) 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 diesel em veículos pesados, isso significa esperar pelo menos dez segundos depois da libertação do acelerador;

3) Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido, rápida e continuamente (em menos de um segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção;

4) Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo I, deve ser de dois segundos pelo menos;

d) Valores limite:

1) O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa própria do fabricante fixada no veículo, nos termos da legislação em vigor;

2) Na ausência desta informação, o nível de concentração não deve exceder o nível indicado pelo fabricante ou os seguintes valores limite do coeficiente de absorção: Coeficiente de absorção máximo para:

Motores diesel normalmente aspirados=2,5 m<sup>-1</sup>;  
Motores diesel sobrealimentados=3,0 m<sup>-1</sup>;

Aplica-se um limite de 1,5 m<sup>-1</sup> aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores limite indicados na:

- a) Linha B do quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro (veículo ligeiro com motor diesel — euro 4);
- b) Linha B1 dos quadros do anexo 1.º do Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro (veículo pesado com motor diesel — euro 4);
- c) Linha B2 dos quadros do anexo 1.º do Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro (veículo pesado com motor diesel — euro 5);
- d) Linha C dos quadros do anexo 1.º do Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro [veículo pesado — (veículo ecológico avançado) — VEA], ou valores limite contidos em alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

Se não for possível estabelecer a correspondência com o quadro II do anexo n.º 32 do Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro, o acima disposto aplica-se aos veículos matriculados ou postos em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2008;

3) Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980;

4) A não aprovação apenas pode ser atribuída a um veículo se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor limite. O cálculo pode ser efectuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições.

5) Para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, por derrogação das disposições do n.º 4) da alínea *d*) da secção 8.2.2, não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 2.2 da alínea *b*) da presente secção. Também para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, por derrogação das disposições do n.º 4) da alínea *d*) da secção 8.2.2, aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores limite depois de

menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 2.2 da alínea *b*) da presente secção.

8.2.3 — Equipamentos de controlo. — As emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.

8.2.4 — Sempre que, por ocasião da homologação CE, um modelo de veículo não tenha podido respeitar os valores limite estabelecidos no presente diploma, podem ser fixados valores limite mais elevados para esse modelo de veículo, com base em provas fornecidas pelo fabricante.

(<sup>1</sup>) Directiva n.º 70/220/CEE, do Conselho, de 20 de Março, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandados que equipam os veículos a motor (*JO*, n.º L 76, de 9 de Março de 1970, p. 1), e rectificação (*JO*, n.º L 81, de 11 de Abril de 1970, p. 15). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 94/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho (*JO*, n.º L 100, de 19 de Abril de 1994, p. 42), transpostas pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro.

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
8.3 — Supressão de interferências de rádio.	
9 — Controlos suplementares para veículos de transporte público: 9.1 — Saída(s) de emergência (incluindo martelos para partir os vidros), sinais indicadores da(s) saída(s) de emergência. 9.2 — Sistema de aquecimento. 9.3 — Sistema de ventilação. 9.4 — Disposição dos bancos. 9.5 — Iluminação interior.	
10 — Identificação do veículo: 10.1 — Chapas de matrícula. 10.2 — Número do quadro.	10 — Identificação do veículo: 10.1 — Chapas de matrícula. 10.2 — Número do quadro.

## Decreto-Lei n.º 110/2004

de 12 de Maio

O Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril, procedeu à transposição para a ordem jurídica nacional da Directiva n.º 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho, relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos que circulam no território da Comunidade.

Por seu turno, os procedimentos inerentes às inspecções técnicas de veículos matriculados nos Estados membros, encontram-se estabelecidos no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, o qual transpôs a Directiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro, alterada pela Directiva n.º 1999/52/CE, da Comissão, de 26 de Maio. Este diploma legal foi, por sua vez, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2002, de 16 de Abril, que transpôs para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2001/9/CE, da Comissão, de 12 de Fevereiro, e a Directiva n.º 2001/11/CE, da Comissão, de 14 de Fevereiro, relativas ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques.

A Directiva n.º 2003/27/CE, da Comissão, de 3 de Abril, adaptou ao progresso técnico a mencionada Directiva n.º 96/96/CE, do Conselho, no respeitante ao controlo das emissões de escape dos veículos a motor, através da imposição de limites de emissões mais estritos

para determinadas categorias de veículos a motor e do ensaio funcional de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos comerciais pesados, e foi transposta para o ordenamento jurídico interno pelo Decreto-Lei n.º 109/2004, de 12 de Maio.

Importa agora alterar o Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril, de modo a incluir as novas disposições técnicas, nomeadamente introduzindo no âmbito das inspecções na estrada os sistemas de monitorização por diagnóstico a bordo (OBD) e os dispositivos de limitação de velocidade, bem como os novos valores limite de emissão de gases, procedendo à transposição para a ordem jurídica nacional da Directiva n.º 2003/26/CE, da Comissão, de 3 de Abril, a qual altera os anexos I e II da Directiva n.º 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho.

Assim:

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

### Artigo 1.º

#### Objecto

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/26/CE, da Comissão, de 3 de Abril, que adapta ao progresso técnico a Directiva