

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA**Decreto-Lei n.º 105/2002**

de 13 de Abril

O presente diploma transpõe para o ordenamento jurídico nacional as Directivas n.ºs 2000/72/CE e 2000/74/CE, da Comissão, de 22 de Novembro, que vieram adoptar procedimentos de ensaio separados para os dispositivos de descanso dos veículos a motor de duas ou três rodas, no que respeita aos ensaios de estabilidade numa superfície inclinada e aos ensaios de inclinação transversal e longitudinal, bem como harmonizar as medidas relativas ao arranjo interior dos veículos a motor, no que respeita à identificação dos comandos, avisadores e indicadores.

Para esse fim, importa precisar que, aquando dos ensaios de estabilidade numa superfície inclinada, os ensaios de inclinação transversal e longitudinal devem ser efectuados separadamente.

Importa ainda conjugar os requisitos relativos à designação e identificação de alguns símbolos com os da Directiva n.º 78/316/CEE, do Conselho, de 21 de Dezembro de 1977, respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor (identificação dos comandos, avisadores e indicadores), alterada pela Directiva n.º 93/91/CEE, da Comissão, e precisar melhor algumas informações que figuram na ficha de informações.

Finalmente, pelo presente diploma procede-se à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, e pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro.

Assim:

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

Artigo 1.º**Aprovação**

1 — O presente diploma transpõe para o ordenamento jurídico nacional as Directivas n.ºs 2000/72/CE e 2000/74/CE, da Comissão, de 22 de Novembro, aprovando o Regulamento Relativo ao Dispositivo de Descanso e à Identificação dos Comandos, Avisadores e Indicadores dos Veículos a Motor de Duas ou Três Rodas, cujo texto se publica em anexo e dele faz parte integrante.

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

Artigo 2.º**Revogação**

É revogado o anexo III da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, no que se refere ao descanso e à identificação dos comandos, avisadores e indicadores.

Artigo 3.º**Produção de efeitos**

1 — A partir da data de entrada em vigor do presente diploma, não pode, se forem satisfeitos os requisitos do capítulo I, por motivos relacionados com o descanso:

- a) Ser indeferida a homologação CE de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas;
- b) Ser proibida a matrícula ou a venda dos referidos veículos.

2 — A partir de 1 de Julho de 2002, e nos termos do presente diploma, a Direcção-Geral de Viação deixará de conceder a homologação CE a um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas por motivos relacionados com:

- a) O dispositivo de descanso, se não forem satisfeitos os requisitos do capítulo I;
- b) A identificação dos comandos, avisadores e identificadores, se não forem satisfeitos os requisitos do capítulo II.

3 — A partir da data de entrada em vigor do presente diploma, não poderá, se forem satisfeitos os requisitos do capítulo II, por motivos relacionados com a identificação dos comandos, avisadores e indicadores:

- a) Ser indeferida a homologação CE de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas;
- b) Ser proibida a matrícula ou a venda dos referidos veículos.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Março de 2002. — *Jaime José Matos da Gama* — *Jaime José Matos da Gama* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Luís Garcia Braga da Cruz*.

Promulgado em 27 de Março de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 28 de Março de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO

REGULAMENTO RELATIVO AO DISPOSITIVO DE DESCANSO E À IDENTIFICAÇÃO DOS COMANDOS, AVISADORES E INDICADORES DOS VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS OU TRÊS RODAS.

CAPÍTULO I

Dispositivo de descanso dos veículos a motor de duas ou três rodas

SECÇÃO I

Das disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente capítulo aplica-se ao dispositivo de descanso de qualquer modelo de veículo de duas rodas definido no n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro.

Artigo 2.º

Definições

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

- a) «Descanso» — dispositivo, solidamente fixado ao veículo, por meio do qual este pode ser man-

- tido na posição de estacionamento vertical ou quase vertical, quando é deixado imobilizado pelo seu condutor;
- b) «Descanso lateral» — descanso que, quando colocado ou rodado para a posição aberta, sustenta o veículo sobre um único lado, deixando as duas rodas em contacto com a superfície de apoio;
- c) «Descanso central» — descanso que, quando colocado na posição aberta, sustenta o veículo, fornecendo uma ou várias bases de contacto entre o veículo e a superfície de apoio de um lado e do outro do plano longitudinal médio do veículo;
- d) «Inclinação transversal (IT)» — declive, expresso em percentagem, da superfície de apoio real, estando a intersecção do plano longitudinal médio do veículo com a superfície de apoio perpendicular à linha de maior declive, conforme figura 1, constante do anexo I ao presente Regulamento;
- e) «Inclinação longitudinal (IL)» — declive, expresso em percentagem, da superfície de apoio real, estando o plano longitudinal médio do veículo paralelo à linha de maior declive, conforme figura 2, constante do anexo I ao presente Regulamento;
- f) «Plano longitudinal médio do veículo» — plano longitudinal de simetria da roda traseira do veículo.

SECÇÃO II

Da homologação CE do dispositivo de descanso

Artigo 3.º

Procedimento para concessão de homologação CE

1 — O processo para concessão da homologação respeitante ao dispositivo de descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas bem como as condições para a livre circulação desses veículos encontram-se estabelecidos nas secções II e III do capítulo I do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de velocidade.

2 — O certificado de homologação CE respeitante ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo III ao presente Regulamento.

3 — A ficha de informações, no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas, deve obedecer ao modelo constante do anexo II ao presente Regulamento.

SECÇÃO III

Das especificações gerais e especiais

Artigo 4.º

Especificações gerais

1 — Os veículos de duas rodas devem estar equipados com, pelo menos, um descanso, a fim de assegurar a sua estabilidade quando imobilizados, nomeadamente quando em estacionamento, e não mantidos numa posição estática por uma pessoa ou um outro factor externo ao veículo.

2 — Os veículos com rodas duplas não devem estar equipados com descansos, mas devem cumprir as disposições, na condição «parque», ou travão de estacionamento apertado, constantes do n.º 2 do artigo 14.º do presente Regulamento.

3 — O descanso deve ser lateral, central ou ambos.

4 — Para colocar o descanso na posição fechada ou de marcha, quando for articulado à parte inferior do veículo ou estiver em baixo deste, a ou as extremidades exteriores do descanso devem deslocar-se para a retaguarda do veículo.

Artigo 5.º

Especificações especiais para o descanso lateral

1 — O descanso lateral deve:

- a) Poder sustentar o veículo de modo a assegurar a sua estabilidade lateral, esteja o veículo sobre uma superfície de apoio horizontal ou num declive, a fim de evitar que se incline mais com demasiada facilidade, nomeadamente basculando em torno do ponto de apoio constituído pelo descanso lateral, ou que seja levado com demasiada facilidade à posição vertical e, além dela, bascule para o lado oposto do descanso lateral;
- b) Poder sustentar o veículo de modo a assegurar um posicionamento estável quando este estiver colocado num declive, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 14.º do presente Regulamento;
- c) Poder dobrar-se automaticamente para a retaguarda em posição fechada ou de marcha quando o veículo voltar à sua posição normal (vertical) de condução ou quando o veículo avançar na sequência de uma acção deliberada do condutor.

2 — Não obstante as disposições constantes da alínea anterior, o descanso lateral deve ser concebido e construído de forma a não se fechar automaticamente no caso do ângulo de inclinação ser modificado inadvertidamente, nomeadamente quando o veículo for ligeiramente empurrado por terceiros ou pelo deslocamento de ar resultante da passagem de um veículo:

- a) Uma vez colocado em posição aberta ou de estacionamento;
- b) Estando o veículo inclinado, a fim de levar a extremidade exterior do descanso lateral ao contacto com o solo;
- c) Sendo o veículo deixado em posição de estacionamento sem vigilância.

3 — As prescrições constantes na alínea c) do n.º 1 não são exigidas, no caso de o veículo ser concebido de modo a não poder ser movido pelo motor quando o descanso lateral estiver na posição aberta.

Artigo 6.º

Especificações especiais para o descanso central

1 — O descanso central deve:

- a) Poder sustentar o veículo, quer com uma roda ou as duas rodas em contacto com a superfície de apoio quer sem que as rodas estejam em contacto com essa superfície, de modo a assegurar a estabilidade do veículo numa superfície

de apoio horizontal, em condições de inclinação ou num declive, nos termos do n.º 2 do artigo 14.º do presente Regulamento;

- b) Poder dobrar-se automaticamente para a retaguarda em posição fechada ou de marcha, quando o veículo se deslocar para a frente, de modo a afastar o descanso central da superfície de apoio.

2 — As prescrições constantes da alínea anterior não são exigidas no caso do veículo ser concebido de modo a não poder ser movido pelo motor quando o descanso central estiver na posição aberta.

Artigo 7.º

Outras prescrições

1 — Os descansos devem estar equipados com um sistema de retenção que os mantenha em posição fechada ou de marcha.

2 — O sistema de retenção referido no número anterior pode ser constituído:

- a) Por dois dispositivos independentes, tais como duas molas distintas ou uma mola e um dispositivo de retenção, tal como um *clip*;
- b) Por um dispositivo único que deve poder funcionar sem avaria durante, pelo menos, 10 000 ciclos de utilização normal, se o veículo estiver equipado com dois descansos, ou 15 000 ciclos de utilização normal, se o veículo estiver equipado com um único descanso.

Artigo 8.º

Prescrição facultativa

Os veículos podem ainda estar equipados com um avisador luminoso claramente perceptível pelo condutor sentado na posição de condução e que, quando o contacto de ignição estiver ligado, se acenda e permaneça aceso até que o descanso se encontre na posição fechada ou de marcha.

SECÇÃO IV

Dos ensaios de estabilidade

Artigo 9.º

Método de ensaio

Para determinar a capacidade de se manter o veículo numa condição estável, como especificado nos artigos anteriores, devem ser efectuados os ensaios referidos nos artigos seguintes.

Artigo 10.º

Estado do veículo

1 — O veículo deve ser apresentado com a sua massa em ordem de marcha.

2 — Os pneus devem estar cheios à pressão recomendada pelo fabricante para esse estado.

3 — A transmissão deve estar no ponto morto ou, se se tratar de uma transmissão automática, na posição de *parking*, caso esta exista.

4 — No caso do veículo estar equipado com travão de estacionamento, este deve estar accionado.

5 — A direcção deve encontrar-se na posição de bloqueamento; no caso de a direcção poder ser bloqueada

quando estiver virada, quer para a esquerda quer para a direita, é necessário efectuar os ensaios nas duas posições.

Artigo 11.º

Terreno de ensaio

Deve ser utilizado, para os ensaios referidos no artigo 13.º do presente Regulamento, um terreno plano, horizontal, de superfície dura, seca e limpa.

Artigo 12.º

Material de ensaio

1 — Para os ensaios referidos no artigo 14.º do presente Regulamento deve ser utilizada uma plataforma de estacionamento.

2 — A plataforma referida no número anterior deve ser uma superfície rígida, plana, rectangular e capaz de sustentar o veículo sem flectir de modo sensível.

3 — A superfície da plataforma de estacionamento deve ser suficientemente antiderrapante para impedir que o veículo deslize sobre a superfície de apoio durante os ensaios de inclinação ou de declive.

4 — A plataforma de estacionamento deve ser construída de modo a poder tomar, pelo menos, a inclinação transversal (IT) e a inclinação longitudinal (IL) prescritas no n.º 2 do artigo 14.º do presente Regulamento.

SECÇÃO V

Dos procedimentos de ensaio

Artigo 13.º

Estabilidade sobre uma superfície de apoio horizontal ensaio relativo ao n.º 2 do artigo 5.º

1 — Encontrando-se o veículo no terreno de ensaio, o descanso lateral deve ser colocado na posição aberta ou de estacionamento e deixa-se o veículo repousar sobre o mesmo.

2 — O veículo deve ser deslocado de modo a aumentar em 3º o ângulo formado pelo plano longitudinal médio e a superfície de apoio, levando o veículo para a posição vertical.

3 — Na sequência do movimento referido no número anterior, o descanso lateral não deve voltar automaticamente à posição fechada ou de marcha.

Artigo 14.º

Estabilidade sobre uma superfície inclinada — ensaio relativo às alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 5.º e à alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º

1 — O veículo deve ser colocado na plataforma de estacionamento com o descanso lateral e, separadamente, com o descanso central colocados em posição aberta ou de estacionamento, deixando-se o veículo repousar sobre o mesmo.

2 — Deve ser dada à plataforma de estacionamento a inclinação transversal (IT) mínima e, de seguida e separadamente, a inclinação longitudinal (IL) mínima, de acordo com os valores referidos no quadro constante do anexo I ao presente Regulamento.

3 — No caso de um veículo colocado numa plataforma de estacionamento inclinada repousar no descanso central e numa roda apenas e puder ser mantido

nessa posição com o descanso central e, quer a roda dianteira quer a roda traseira em contacto com a superfície de apoio e desde que se satisfaçam as outras prescrições constantes do presente artigo, os ensaios acima descritos devem ser feitos unicamente com o veículo a repousar no descanso central e na roda traseira.

4 — O veículo deve permanecer estável, estando a plataforma de estacionamento inclinada segundo cada um dos declives prescritos e as especificações precedentes devidamente observadas.

5 — Em substituição do procedimento referido no número anterior, é admitido dispor previamente a plataforma de estacionamento segundo os declives prescritos antes de o veículo ser colocado em posição.

CAPÍTULO II

Prescrições relativas à homologação dos veículos de duas ou três rodas no que respeita à identificação dos comandos, avisadores e indicadores.

SECÇÃO I

Das disposições gerais

Artigo 15.º

Âmbito de aplicação

O presente capítulo aplica-se aos dispositivos de identificação dos comandos, avisadores e indicadores de qualquer tipo de veículo definido no n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento da Homologação de Veículos de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro.

Artigo 16.º

Procedimento para concessão de homologação CE

1 — O processo de concessão de homologação CE, no que diz respeito aos dispositivos de identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um tipo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos, encontra-se estabelecido nas secções II e III do capítulo I do Regulamento da Homologação de Veículos de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade.

2 — O certificado de homologação relativo à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo VII ao presente Regulamento.

3 — A ficha de informações relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo VI ao presente Regulamento.

Artigo 17.º

Equivalência de prescrições

1 — É reconhecida a equivalência entre as prescrições do presente capítulo e as prescrições do Regulamento n.º 60 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve aceitar as homologações emitidas de acordo com as prescrições do referido Regulamento n.º 60 e as respectivas marcas de homologação CE, a par das homologações correspondentes concedidas em conformidade com as prescrições constantes do presente capítulo.

SECÇÃO II

Das definições e das especificações gerais e especiais

Artigo 18.º

Definições

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

- a) «Comando» — qualquer parte do veículo ou elemento directamente accionado pelo condutor que provoca uma alteração no estado ou no funcionamento do veículo ou numa das suas partes;
- b) «Avisador» — sinal que indica o accionamento de um dispositivo, o funcionamento, o estado suspeito ou defeituoso, ou a ausência de funcionamento;
- c) «Indicador» — dispositivo que dá uma informação relativa ao bom funcionamento, ao estado de um sistema ou parte de um sistema, nomeadamente o nível de um fluido;
- d) «Símbolo» — desenho que permite identificar um comando, um avisador ou um indicador.

Artigo 19.º

Especificações

1 — Os comandos, avisadores e indicadores referidos no anexo IV do presente Regulamento devem ser identificados de acordo com o disposto nos números seguintes.

2 — Os símbolos devem sobressair nitidamente em relação ao fundo.

3 — O símbolo deve ser colocado no comando ou avisador a identificar ou na sua proximidade imediata.

4 — No caso de não ser possível respeitar o referido no número anterior, o símbolo e o comando ou o avisador devem ser ligados por um traço contínuo o mais curto possível.

5 — As luzes de estrada, máximos, são representadas por raios luminosos paralelos e horizontais.

6 — As luzes de estrada, médios, são representadas por raios luminosos paralelos e inclinados para baixo.

7 — Sempre que utilizadas nos avisadores ópticos, as cores abaixo indicadas terão o seguinte significado:

- a) Vermelho: perigo;
- b) Amarelo: prudência;
- c) Verde: segurança.

8 — A cor azul deve ser reservada para os avisadores das luzes de estrada, máximos.

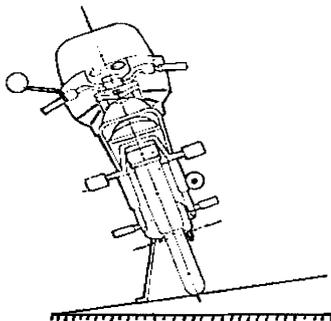
9 — A designação e identificação dos símbolos constam do anexo IV ao presente Regulamento.

ANEXO I

(referente ao capítulo I)

Figura 1a — Inclinação transversal (IT)

Inclinação transversal (IT) esquerda



Inclinação transversal (IT) direita

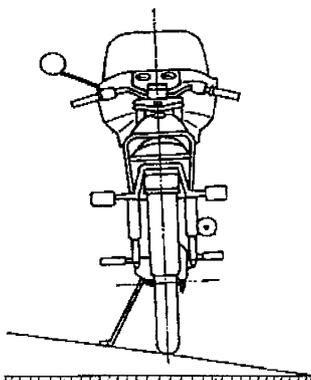
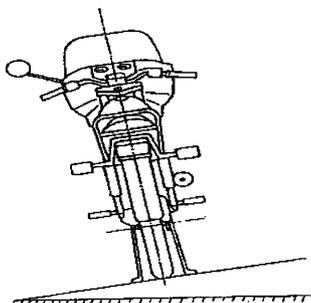


Figura 1b — Inclinação transversal (IT)

Inclinação transversal (IT) esquerda



Inclinação transversal (IT) direita

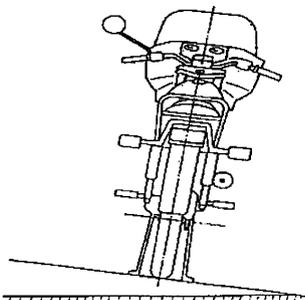
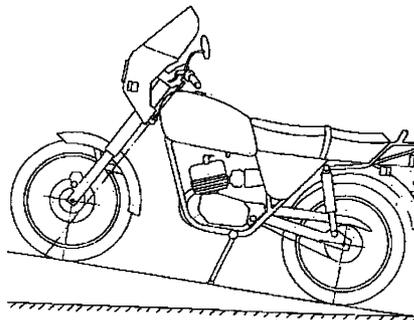
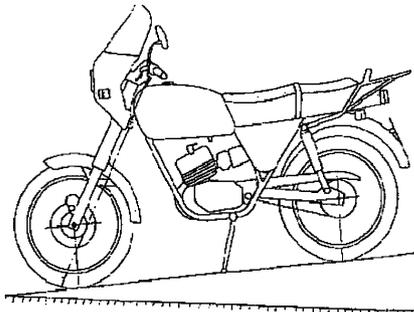


Figura 2 — Inclinação longitudinal (IL) ascendente



Inclinação longitudinal (IL) descendente



Nos termos do n.º 2 do artigo 14.º do presente Regulamento, deve ser dada à plataforma de estacionamento a inclinação transversal (IT) mínima e, de seguida e separadamente, a inclinação longitudinal (IL) mínima, de acordo com o seguinte quadro:

Inclinação	(Porcentagem)			
	Descanso lateral		Descanso central	
	Ciclomotor	Motociclo	Ciclomotor	Motociclo
IT (esquerda e direita)	5	6	6	8
IL ascendente	5	6	6	8
IL descendente	6	8	12	14

V. figuras 1a, 1b e 2 constantes do presente anexo.

ANEXO II

(referente ao capítulo I)

Ficha de informações no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas

(a juntar ao pedido de homologação no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente): . . .

O pedido de homologação, no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram no anexo II da Directiva n.º 92/61/CÉE, secção A, nos pontos:

- 0.1 — Marca: . . .
- 0.2 — Tipo (especificar as eventuais variantes e versões: cada variante e cada versão deverá ser identificada por um código numérico e alfanumérico): . . .
- 0.4 — Categoria do veículo (c): . . .
- 0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .

0.6 — Nome e morada do eventual mandatário do fabricante:...

2.1 — Massa do veículo em ordem de marcha:...

2.1.1 — Distribuição dessa massa pelos eixos:...

E na secção B, no ponto:

1.3.1 — Fotografias e ou desenhos da localização e da construção:...

ANEXO III

(referente ao capítulo I)

Indicação da administração

Certificado de homologação no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas

MODELO

Relatório n.º... do serviço técnico... em... de... de...

Número da homologação:...

Número da extensão:...

1 — Marca de fábrica ou denominação comercial do veículo:...

2 — Modelo do veículo:...

3 — Nome e morada do fabricante:...

4 — Nome e morada do eventual mandatário:...

5 — Veículo apresentado ao ensaio em:...

6 — A homologação é concedida/recusada ⁽¹⁾.

7 — Local:...

8 — Data:...

9 — Assinatura:...

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO IV

(referente ao capítulo II)

Designação e identificação dos símbolos

Figura 1 — Comando das luzes de estrada (máximos)

Cor do avisador: azul.

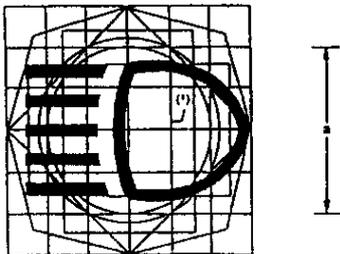


Figura 2 — Comando das luzes de cruzamento (médios)

Cor do avisador: verde.

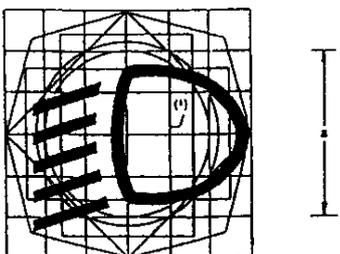
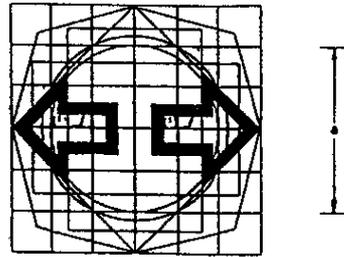


Figura 3 — Indicador de mudança de direcção

Cor do avisador: verde.



Nota. — Se os avisadores dos indicadores de mudança de direcção à esquerda e à direita forem separados, as duas flechas podem também ser utilizadas separadamente.

Figura 4 — Sinal de perigo

Dois possibilidades:

Símbolo de identificação ilustrado ao lado; cor do avisador: vermelha; ou

Funcionamento simultâneo dos indicadores de mudança de direcção (duas setas da figura 3).

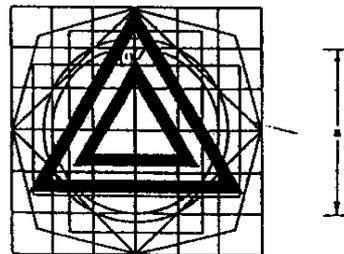


Figura 5 — Dispositivo manual de arranque a frio

Cor do avisador: amarelo.

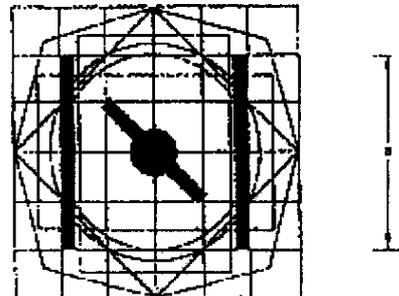


Figura 6 — Avisador sonoro

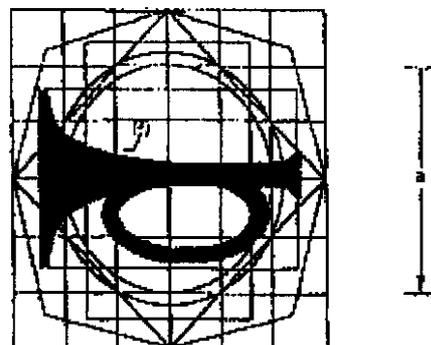


Figura 7 — Nível de combustível

Cor do avisador: amarelo.

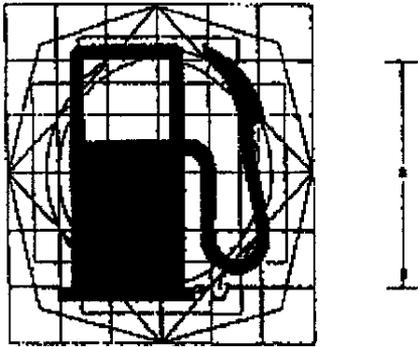


Figura 11 — Luz de nevoeiro da frente (3)

Cor do avisador: verde.

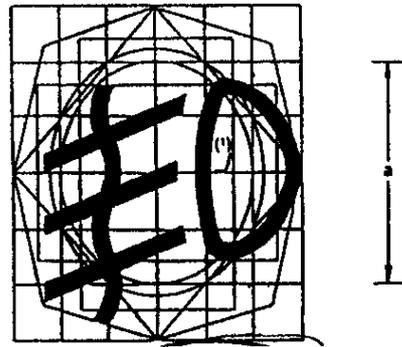


Figura 8 — Temperatura do fluido de arrefecimento do motor

Cor do avisador: vermelha.

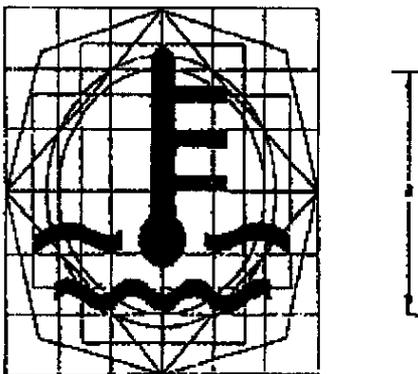


Figura 12 — Luz de nevoeiro da retaguarda (3)

Cor de avisador: amarelo.

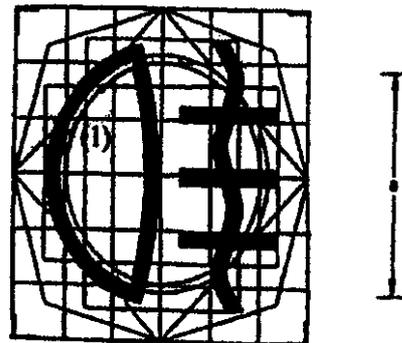


Figura 9 — Carga da bateria

Cor do avisador: vermelha.

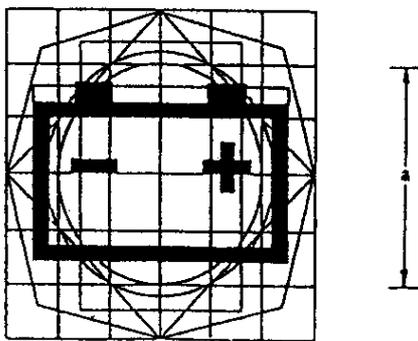


Figura 13 — Comando de ignição ou paragem do motor na posição «fora de serviço»

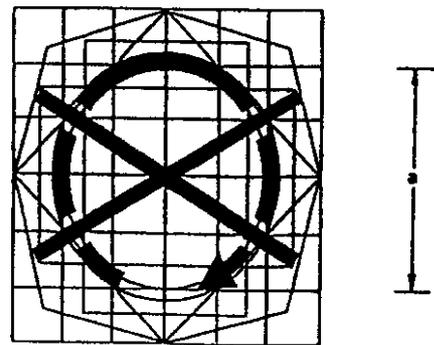


Figura 10 — Óleo do motor

Cor do avisador: vermelha.

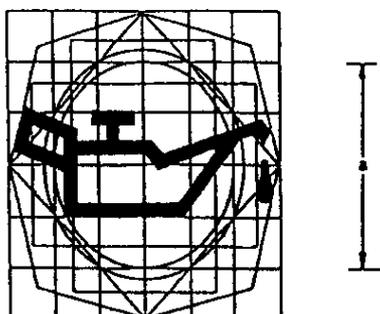


Figura 14 — Comando de ignição ou paragem do motor na posição «em serviço»

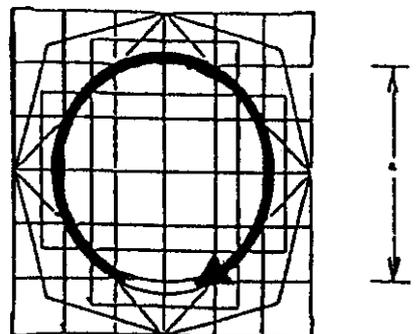


Figura 15 — Interruptor de iluminação

Cor do avisador: verde.

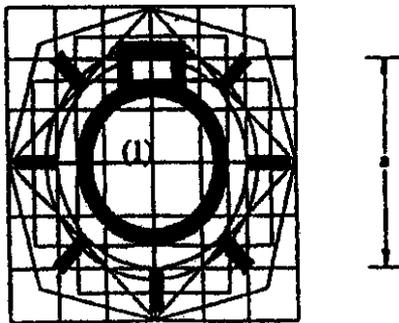


Figura 16 — Luz de presença (lateral)

(se o comando não for separado, pode ser identificado com o símbolo da figura 15)

Cor do avisador: verde.

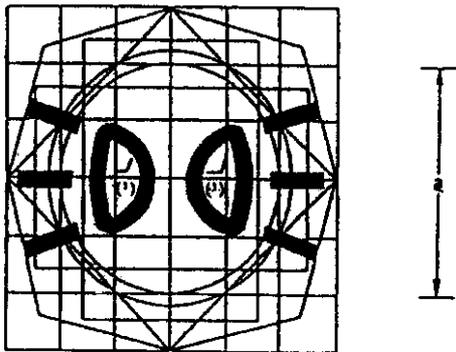


Figura 17 — Indicador do ponto morto

Cor do avisador: verde.

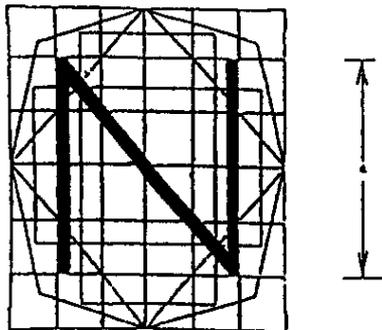
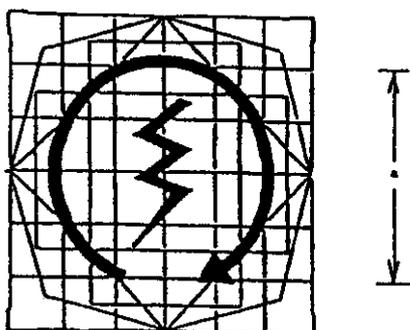


Figura 18 — Motor de arranque eléctrico



Notas

(1) As superfícies enquadradas podem ser cheias.

(2) A parte escura deste símbolo poderá ser substituída pela sua silhueta sendo, então, a parte representada em branco neste desenho totalmente de cor escura.

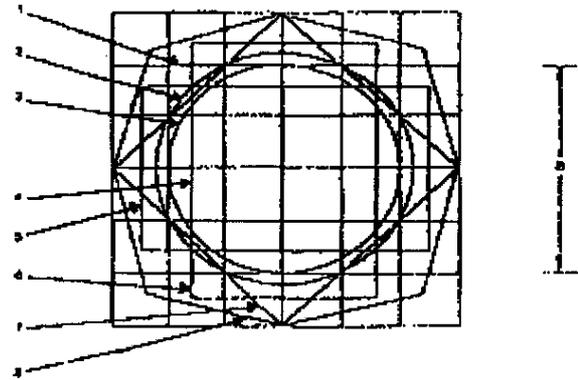
(3) Se for utilizado um comando único para as luzes de nevoeiro da frente e da retaguarda, o símbolo utilizado deverá ser o denominado «luz de nevoeiro da frente».

ANEXO V

(referente ao capítulo II)

Construção do modelo de base dos símbolos constantes do anexo IV ao presente Regulamento

Figura 1 — Modelo de base



O modelo de base compreende:

- 1) Um quadrado base de 50 mm de lado, sendo esta dimensão igual à dimensão nominal «a» do original;
- 2) Um círculo base de 56 mm de diâmetro com aproximadamente a mesma área que o quadrado base (1);
- 3) Um segundo círculo de 50 mm de diâmetro inscrito no quadrado base (1);
- 4) Um segundo quadrado cujos vértices estão situados sobre o círculo base (2) e cujos lados são paralelos aos do quadrado base (1);
- 5) e 6) Dois rectângulos com a mesma área que o quadrado base (1); os seus lados são perpendiculares entre si e cada um deles é construído de maneira a cortar os lados opostos do quadrado base em pontos simétricos;
- 7) Um terceiro quadrado cujos lados passam pelos pontos de intersecção do quadrado base (1) e do círculo base (2) e estão inclinados a 45°, dando as maiores dimensões horizontais e verticais do modelo de base;
- 8) Um octógono irregular, formado por linhas inclinadas a 30° em relação aos lados do quadrado (7).

O modelo de base é aplicado numa grelha com um quadriculado de 12,5 mm e que coincide com o quadrado base (1).

ANEXO VI

(referente ao capítulo II)

Ficha de informações no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas.

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):...

O pedido de homologação, no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram no

anexo II da Directiva n.º 92/61/CEE, secção A, nos pontos:

- 0.1 — Marca: . . .
- 0.2 — Tipo (especificar as eventuais variantes e versões: cada variante e cada versão deverá ser identificada por um código numérico e alfanumérico): . . .
- 0.4 — Categoria do veículo (c): . . .
- 0.5 — Nome e morada do fabricante: . . .
- 0.6 — Nome e morada do eventual mandatário do fabricante: . . .
- 9.2.1 — Fotografias e ou desenhos da disposição dos símbolos, comandos, avisadores e indicadores: . . .

ANEXO VII

(referente ao capítulo II)

Indicação da administração

Certificado de homologação no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas.

MODELO

Relatório n.º . . . do serviço técnico . . . em . . . de . . . de . . .

- Número da homologação: . . .
- Número da extensão: . . .
- 1 — Marca do veículo: . . .
- 2 — Modelo do veículo e eventuais versões e variantes: . . .
- 3 — Nome e morada do fabricante: . . .
- 4 — Nome e morada do eventual mandatário: . . .
- 5 — Veículo apresentado ao ensaio em: . . .
- 6 — A homologação é concedida/recusada (¹).
- 7 — Local: . . .
- 8 — Data: . . .
- 9 — Assinatura: . . .

(¹) Riscar o que não interessa.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Decreto-Lei n.º 106/2002

de 13 de Abril

O actual regime jurídico dos corpos de bombeiros profissionais da administração local, sapadores e municipais, data de 1992 — o Decreto-Lei n.º 293/92, de 30 de Dezembro, alterado, por ratificação, pela Lei n.º 52/93, de 14 de Julho.

O estatuto remuneratório dos bombeiros profissionais consta, por seu turno, dos Decretos-Leis n.ºs 373/93 e 374/93, de 4 de Novembro, respectivamente, no que concerne aos bombeiros sapadores e aos bombeiros municipais.

Atento o disposto nestes diplomas, e face à evolução ocorrida desde então, é premente a necessidade de proceder a alterações, no sentido de ajustar o estatuto jurídico dos corpos de bombeiros profissionais.

Tal necessidade é, de igual modo, ditada pelo facto de terem ocorrido alterações em diplomas gerais enquadramentos da actividade, o que se verificou com o Decreto-Lei n.º 407/93, de 14 de Dezembro.

Este decreto-lei foi objecto de revogação pelo Decreto-Lei n.º 295/2000, de 17 de Novembro, que aprovou

um novo Regulamento Geral dos Corpos de Bombeiros, que importa acompanhar.

Com efeito, o Decreto-Lei n.º 295/2000, aplicando-se aos corpos de bombeiros sapadores, municipais, voluntários e privativos, introduziu diversas alterações no regime instituído, algumas das quais com incidência directa nos corpos de bombeiros profissionais da administração local.

Impõe-se, por conseguinte, à luz deste decreto-lei, proceder a ajustamentos no regime dos corpos de bombeiros profissionais, introduzindo as adaptações advenientes da realidade da administração local e do regime jurídico da Administração Pública, a que os mesmos estão sujeitos.

Por outro lado, com o presente diploma consagra-se doravante num único instrumento legal as regras relativas ao estatuto jurídico das carreiras dos corpos de bombeiros profissionais — sapadores e municipais —, obviando-se, assim, à dispersão de diplomas.

Nas alterações introduzidas é patente o objectivo de aproximar o estatuto jurídico dos bombeiros municipais ao dos bombeiros sapadores, quer em termos remuneratórios, quer no que concerne às regras de promoção e de progressão.

Por sua vez, realça-se a integração do suplemento pelo ónus específico da prestação de trabalho, risco e disponibilidade permanente, que vinha a ser atribuído aos bombeiros sapadores, na respectiva estrutura indicária. Paralelamente, e não obstante na legislação anterior não estar consagrado o mesmo direito, adoptou-se o mesmo procedimento para os bombeiros municipais, passando a respectiva escala salarial a integrar a componente correspondente ao suplemento pelo ónus específico da prestação de trabalho, risco e disponibilidade permanente. Desta forma, a referida compensação, por inerente ao exercício de funções e dele indissociável, passa a ser parte integrante da escala salarial dos bombeiros profissionais, deixando de ser configurada como um suplemento.

A partir desta data e com a referida integração, deixar-se-á de haver fundamento para atribuir aos bombeiros profissionais qualquer suplemento da mesma natureza, designadamente em função do ónus específico da prestação de trabalho, risco, penosidade e insalubridade e disponibilidade permanente.

Salienta-se, também, a integração do adicional de 2% no índice 100 dos bombeiros sapadores e dos bombeiros municipais, adicional estabelecido no Decreto-Lei n.º 61/92, de 15 de Abril.

No que respeita ao desenvolvimento das carreiras, quer de bombeiros sapadores, quer de bombeiros municipais, consagra-se, como regra, o curso de promoção para acesso a todas as categorias delas integrantes.

Especificamente no que concerne à carreira de bombeiros sapadores, assinala-se a redução do tempo de serviço necessário para acesso de bombeiro sapador a cabo, de oito para quatro anos.

Realça-se, ainda, como reflexo da incessante preocupação de valorização dos recursos humanos da administração local, objectivo sempre presente, a alteração do nível habilitacional de ingresso nas carreiras de bombeiro sapador e de bombeiro municipal para, respectivamente, o 12.º ano e o 9.º ano, a qual não prejudica, todavia, o acesso dos funcionários já integrados naquelas carreiras.

Foram observados os procedimentos decorrentes da Lei n.º 23/98, de 26 de Maio.