

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 145/2000

de 18 de Julho

Com a emissão do presente diploma pretende-se transpor para o direito interno as Directivas n.ºs 1999/24/CE, 1999/23/CE e 1999/25/CE, da Comissão, de 9 de Abril de 1999, e a Directiva n.º 1999/26/CE, da Comissão, de 20 de Abril de 1999, que vieram adaptar ao progresso e evolução técnica as Directivas n.ºs 93/32/CEE, 93/33/CEE e 93/34/CEE, do Conselho, de 14 de Junho de 1993, bem como a Directiva n.º 93/94/CEE, do Conselho, de 29 de Outubro de 1993, já em vigor na ordem jurídica nacional.

Com a transposição para o direito interno das referidas directivas, referentes ao procedimento de homologação comunitária dos veículos a motor de duas ou três rodas, instituído pela Directiva n.º 92/61/CEE, do Conselho, de 30 de Junho de 1992, visa-se alcançar o bom funcionamento do sistema de homologação, alterando-se, designadamente, as normas relativas à fixação da precinta, as referências que figuram na secção B da ficha de informações do anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante, bem como as normas relativas ao ângulo de bloqueamento do dispositivo de direcção dos quadriciclos e à retirada da chave dos dispositivos do tipo 3 destinados a ser instalados nos triciclos ou quadriciclos.

Nessa conformidade, procede-se, igualmente, à adaptação de determinados símbolos utilizados e à clarificação de alguns requisitos relativos aos símbolos e caracteres a utilizar para a indicação das inscrições regulamentares na chapa do fabricante, adoptam-se normas relativas às dimensões dos espaços para a montagem da chapa de matrícula dos quadriciclos munidos de carroçaria e ao posicionamento real dos veículos aquando dos ensaios, precisando-se também algumas referências que figuram na ficha de informações.

Finalmente, pelo presente diploma pretende-se proceder à regulamentação do n.º 3 do artigo 107.º e 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.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente diploma e seus anexos, que dele fazem parte integrante, aplica-se aos veículos indicados no artigo seguinte.

2 — O presente diploma não se aplica aos veículos:

- Que disponham de uma velocidade máxima de projecto não superior a 6 km/hora;
- Destinados a serem conduzidos por um peão;
- Destinados a serem utilizados por deficientes físicos;
- Destinados às competições em estrada ou todo-o-terreno;

- Que já se encontrem em utilização antes da entrada em vigor do presente diploma;
- Tractores agrícolas e máquinas agrícolas ou outras;
- Concebidos essencialmente para serem utilizados fora das estradas e para recreio, com três rodas simétricas, das quais uma se encontra colocada à frente e duas à retaguarda.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para os efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 107.º do Código da Estrada e no presente diploma, entende-se por:

- «Veículo»: veículo a motor de duas ou três rodas, duplas ou não, destinado a circular na via pública, classificado como ciclomotor ou motociclo, nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 107.º do Código da Estrada;
- «Quadriciclo»: veículo de quatro rodas definido no n.º 3 do artigo 107.º do Código da Estrada.

2 — Os quadriciclos subdividem-se em:

- Quadriciclos ciclomotores ou ligeiros: veículos com massa sem carga inferior a 350 kg, excluída a massa das baterias no caso dos veículos eléctricos, velocidade máxima não superior a 45 km/hora e motor de cilindrada não superior a 50 cm³ no caso de motores de ignição comandada ou cuja potência máxima efectiva seja inferior ou igual a 4 kW no caso de outros tipos de motores;
- Quadriciclos motociclos: veículos com massa sem carga não superior a 400 kg, ou 550 kg no caso dos veículos destinados ao transporte de mercadorias, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos cuja potência máxima efectiva do motor seja não superior a 15 kW.

CAPÍTULO II

Dispositivo de retenção para os passageiros

SECÇÃO I

Da homologação do dispositivo de retenção

Artigo 3.º

Disposições aplicáveis

O presente capítulo aplica-se ao dispositivo de retenção para passageiros de qualquer modelo de veículo definido no artigo 2.º

Artigo 4.º

Procedimento para concessão de homologação

O processo para a concessão da homologação respeitante ao dispositivo de retenção para passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas bem como as condições para a livre circulação desses veículos encontram-se estabelecidos nos capítulos II e III, respectivamente, da Directiva n.º 92/61/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 855/94, de 23 de Setembro.

Artigo 5.º

Concessão de homologação

1 — A Direcção-Geral de Viação concede a homologação CE a um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas ou a um tipo de dispositivo de retenção para passageiros e permite a venda desses dispositivos desde que obedeçam aos requisitos do presente capítulo no que respeita aos dispositivos de retenção para passageiros.

2 — As entidades com competência para a matrícula dos referidos veículos só podem conceder matrículas aos veículos que obedeçam ao disposto no presente diploma no que respeita aos dispositivos de retenção para passageiros.

SECÇÃO II

Sistema de retenção

Artigo 6.º

Prescrições gerais

1 — O veículo deve estar equipado com um sistema de retenção para passageiro sempre que estiver previsto o transporte de um passageiro.

2 — O sistema referido no número anterior deve ser constituído por uma precinta ou uma ou mais pegas.

Artigo 7.º

Precinta

1 — A precinta deve ser montada no selim ou noutra peça ligada ao quadro de forma a poder ser facilmente utilizada pelo passageiro.

2 — A precinta e a sua fixação devem ser concebidas de forma que possam suportar, sem rotura, um esforço de tracção vertical de 2000 N, aplicado de modo estático ao centro da superfície da precinta, com uma pressão máxima de 3 MPa.

Artigo 8.º

Pega

1 — Quando for utilizada uma pega, esta deve ser montada na proximidade do selim e simetricamente em relação ao plano longitudinal médio do veículo.

2 — A pega deve ser concebida de forma que possa suportar, sem rotura, um esforço de tracção vertical de 2000 N, aplicado de modo estático ao seu centro da superfície, com uma pressão máxima de 2 MPa.

3 — Quando forem utilizadas duas pegas, estas devem ser montadas uma de cada lado e simetricamente, devendo ser concebidas de tal forma que cada uma delas possa suportar, sem rotura, um esforço de tracção vertical de 1000 N, aplicado de modo estático ao respectivo centro, com uma pressão máxima de 1 MPa.

Artigo 9.º

Ficha de informações

A ficha de informações respeitante aos dispositivos de retenção para passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas, a juntar ao pedido de homologação quando apresentado independentemente do pedido de homologação do veículo, deve obedecer ao modelo constante do anexo I ao presente diploma.

Artigo 10.º

Certificado de homologação

O certificado de homologação respeitante aos dispositivos de retenção para passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo II ao presente diploma.

CAPÍTULO III

Dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas.

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 11.º

Âmbito de aplicação do presente capítulo

O presente capítulo aplica-se aos dispositivos de protecção destinados a prevenir a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas rodas com ou sem carro e dos veículos a motor de três rodas definidos no artigo 2.º do presente diploma.

Artigo 12.º

Procedimento para concessão de homologação

O processo de concessão da homologação respeitante ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um tipo de veículo a motor de duas ou três rodas bem como as condições para a livre circulação desses veículos encontram-se estabelecidos nos capítulos II e III, respectivamente, da Directiva n.º 92/61/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 855/94, de 23 de Setembro.

Artigo 13.º

Concessão de homologação

1 — A Direcção-Geral de Viação concede a homologação CE a um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas ou a um tipo de dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada e permite a venda desses dispositivos desde que obedeçam aos requisitos do presente capítulo no que respeita aos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada.

2 — As entidades com competência para a matrícula destes veículos só podem matriculá-los desde que obedeçam ao disposto no presente diploma no que se refere ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada.

Artigo 14.º

Equivalência de prescrições

1 — É reconhecida a equivalência entre as prescrições do presente capítulo e as prescrições do Regulamento n.º 62 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

2 — A Direcção-Geral de Viação aceitará as homologações emitidas de acordo com as prescrições do referido Regulamento n.º 62 e as respectivas marcas de homologação.

SECÇÃO II

Definições e especificações gerais e especiais

SUBSECÇÃO I

Definições

Artigo 15.º

Homologação e tipo de veículo

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

- a) «Homologação»: a aprovação relativa à protecção contra a utilização não autorizada de um tipo de veículo;
- b) «Tipo de veículo»: os veículos a motor que não apresentem entre si diferenças essenciais, nomeadamente no que diz respeito às indicações dadas pelo fabricante, ao arranjo e construção do elemento ou elementos do veículo sobre os quais actua o dispositivo de protecção e ao tipo do dispositivo de protecção.

Artigo 16.º

Dispositivo de protecção

Para efeitos do disposto no presente capítulo, entende-se por dispositivo de protecção o sistema destinado a impedir a utilização não autorizada do veículo, assegurando o bloqueamento efectivo da direcção e ou da transmissão, podendo actuar:

- a) Única e efectivamente sobre a direcção: denominado dispositivo do tipo 1;
- b) Efectivamente sobre a direcção e simultaneamente com o dispositivo que faz parar o motor do veículo: denominado dispositivo do tipo 2;
- c) Quando pré-carregado, sobre a direcção e, simultaneamente, com o dispositivo que faz parar o motor do veículo: denominado dispositivo do tipo 3;
- d) Efectivamente sobre a transmissão: denominado dispositivo do tipo 4.

Artigo 17.º

Dispositivo de condução, combinação e chave

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

- a) «Dispositivo de condução»: o comando de direcção (guiador ou volante) e a parte superior do garfo e seus elementos anexos de revestimento, bem como todos os outros elementos que condicionam directamente a eficácia do dispositivo de protecção;
- b) «Combinação»: uma variante, prevista e fabricada especialmente para essa utilização, de um sistema de bloqueamento que, quando accionado convenientemente, permite fazer funcionar o referido sistema de bloqueamento;
- c) «Chave»: qualquer dispositivo concebido e fabricado para fazer funcionar um sistema de bloqueamento, sendo este concebido e fabricado para ser accionado unicamente por tal dispositivo.

SUBSECÇÃO II

Especificações gerais

Artigo 18.º

Equipamento com dispositivo de protecção

1 — Todo o veículo a motor de duas ou três rodas, com excepção dos ciclomotores, deve estar equipado com um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada e conforme com as prescrições do presente capítulo.

2 — Quando um desses dispositivos estiver instalado num ciclomotor, o mesmo deve ser conforme com as prescrições do presente capítulo.

3 — Nos veículos a motor de duas ou três rodas é, também, admitida a instalação de dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada, homologados nos termos da Directiva n.º 74/61/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 427/87, de 22 de Maio, para veículos a motor das categorias M₁ e N₁.

Artigo 19.º

Realização do dispositivo de protecção

O dispositivo de protecção deve ser realizado de forma que:

- a) Seja necessário colocá-lo fora de serviço, para a orientação, condução ou deslocamento do veículo para a frente, em linha recta;
- b) Seja necessário, caso se trate de um dispositivo de protecção do tipo 4, colocá-lo fora de serviço para libertar a transmissão;
- c) Se o dispositivo for accionado pelo comando do dispositivo de estacionamento, deve actuar ao mesmo tempo que o dispositivo que faz parar o motor do veículo;
- d) Só permita extrair a chave quando o trinco estiver completamente introduzido ou completamente retraído, não devendo ser possível qualquer posição intermédia da chave que permita introduzir posteriormente o trinco, mesmo que a chave do dispositivo de protecção esteja introduzida.

Artigo 20.º

Condições de funcionamento

1 — As prescrições do artigo 18.º devem ser satisfeitas manobrando, uma única vez, uma chave.

2 — O dispositivo de protecção mencionado no artigo 16.º e as peças por si comandadas devem ser concebidos de forma que seja impossível abri-lo, torná-lo inoperativo ou destruí-lo rapidamente e sem chamar a atenção, designadamente utilizando ferramentas, materiais ou instrumentos vulgares, baratos e fáceis de dissimular.

3 — O dispositivo de protecção deve fazer parte do equipamento de origem do veículo e deve ser instalado pelo fabricante antes da primeira venda a retalho.

4 — A fechadura deve ser fixada solidamente àquele dispositivo e só poder ser extraída mediante a utilização de chave, após ter sido retirada a tampa ou qualquer outro dispositivo de retenção.

Artigo 21.º

Sistema de bloqueamento

1 — O sistema de bloqueamento por chave deve conter, pelo menos, 1000 combinações diferentes ou um número igual ao dos veículos fabricados anualmente, se esse número for inferior a 1000.

2 — A frequência de utilização de uma combinação para um mesmo modelo de veículo deve ser de cerca de 1 por 1000.

3 — O código da chave e da fechadura não deve ser visível.

4 — A fechadura deve ser concebida, fabricada e fixada de modo que seja impossível fazer rodar o canhão quando em posição bloqueada, exercendo um binário inferior a 0,245 da N qualquer outra coisa que não seja a chave correspondente e:

- a) Se o canhão for do tipo com pinos, não tenha mais de duas gargantas idênticas, operando no mesmo sentido, adjacentes, e de 60% de gargantas idênticas; ou
- b) Se o canhão for do tipo com placas, não tenha mais de duas gargantas idênticas, operando no mesmo sentido, adjacentes, e de 50% de gargantas idênticas.

Artigo 22.º

Condições de segurança

1 — Os dispositivos de protecção devem ser tais que não haja o risco de se produzirem bloqueamentos acidentais que possam comprometer a segurança quando o veículo estiver em marcha e o motor a funcionar.

2 — Uma vez armado, o dispositivo de protecção, se for do tipo 1, 2 ou 3, deve poder resistir, sem deterioração do mecanismo de direcção susceptível de comprometer a segurança, à aplicação nos dois sentidos e em condições estáticas de um binário de 20 m da N, no eixo do veio de direcção.

3 — O dispositivo de protecção, se for do tipo 1, 2 ou 3, deve ser concebido de modo tal que apenas se possa bloquear a direcção quando o ângulo para a esquerda e ou para a direita em relação à posição de marcha em linha recta for de, pelo menos, 20º, com excepção dos dispositivos destinados a ser montados nos triciclos e nos quadriciclos.

4 — Em posição de bloqueamento, o dispositivo de protecção, se for do tipo 4, deve, em caso de aplicação do binário máximo do motor de accionamento, impedir a rotação da roda motora.

Artigo 23.º

Ficha de informações

A ficha de informações respeitante ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, a juntar ao pedido de homologação, se for apresentado independentemente do pedido de homologação do veículo, deve obedecer ao modelo constante do anexo III do presente diploma.

Artigo 24.º

Certificado de homologação

O certificado de homologação respeitante ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo VI do presente diploma.

SUBSECÇÃO III

Especificações especiais

Artigo 25.º

Condições particulares

O dispositivo de protecção, além das especificações gerais previstas nos artigos 18.º a 22.º, deve satisfazer as seguintes condições particulares:

- a) Nos dispositivos de protecção do tipo 1 ou do tipo 2, apenas deve ser possível utilizar a fechadura com um movimento da chave, encontrando-se o dispositivo de condução definido na alínea a) do artigo 17.º na posição adequada para a introdução do trinco na fenda correspondente;
- b) Nos dispositivos de protecção do tipo 3, o trinco apenas deve poder ser pré-carregado através de uma acção por parte do utilizador do veículo, combinada ou adicionada à rotação da chave, não devendo a chave poder ser retirada quando o trinco estiver pré-carregado, excepto nas condições previstas na alínea c) do artigo 19.º e nos casos dos triciclos e quadriciclos;
- c) Nos dispositivos de protecção do tipo 2 e do tipo 3, o trinco não deve poder ser introduzido enquanto o dispositivo se encontrar numa posição que permita pôr o motor do veículo em marcha;
- d) Nos dispositivos de protecção do tipo 3, não deve ser possível impedir o funcionamento do dispositivo quando este estiver armado;
- e) Nos dispositivos de protecção do tipo 3, o dispositivo deve manter-se em bom estado de funcionamento e deve continuar a observar as prescrições do n.º 4 do artigo 21.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 22.º e da alínea anterior, após ter sofrido 2500 ciclos de bloqueamento em cada sentido do ensaio especificado na secção III deste capítulo.

SECÇÃO III

Prova de desgaste para os dispositivos de protecção do tipo 3

Artigo 26.º

Aparelhagem de ensaio

A aparelhagem de ensaio deve incluir uma estrutura sobre a qual pode ser montada a amostra do mecanismo de direcção equipada com o dispositivo de protecção definido no artigo 16.º, um sistema para engatar e desengatar o dispositivo, incluindo a utilização da chave, e um sistema para fazer rodar o veio de direcção em relação ao dispositivo de protecção.

Artigo 27.º

Método de ensaio

1 — No aparelho, a estrutura referida no artigo anterior é montada numa amostra do mecanismo de direcção equipado com o dispositivo de protecção.

2 — Um ciclo de prova compreende as operações descritas no artigo seguinte.

3 — Para obter o ciclo de desgaste repete-se o ciclo de prova o número de vezes previsto na alínea c) do artigo 25.º

Artigo 28.º

Ciclo de prova

Um ciclo de prova compreende as seguintes operações:

- a) Posição de início: em que o dispositivo de protecção é desengatado e o veio de direcção é colocado numa posição que impeça o engate do dispositivo de protecção;
- b) Armação: em que o dispositivo de protecção é colocado em posição armada utilizando a chave;
- c) Engate: em que se faz rodar o veio de direcção de modo que o binário aplicado a este seja, no momento do engate do dispositivo de protecção, de $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$;
- d) Desengate: em que o dispositivo de protecção é desengatado pelos meios normais, sendo o binário levado a zero para facilitar o desengate;
- e) Posição de retorno: em que se faz rodar o veio de direcção até uma posição que não permita o engate do dispositivo de protecção;
- f) Rotação em sentido inverso: em que se repetem as operações referidas nas alíneas b) a e), mas no sentido inverso da rotação do veio da direcção;
- g) O intervalo entre dois engates sucessivos do dispositivo deve ser de, pelo menos, 10 segundos.

CAPÍTULO IV

Inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas

Artigo 29.º

Âmbito de aplicação

O presente capítulo aplica-se às inscrições regulamentares de qualquer dos veículos definidos no artigo 2.º do presente diploma.

Artigo 30.º

Procedimento para a concessão de homologação

O processo de concessão da homologação respeitante às inscrições regulamentares de um tipo de veículo a motor de duas ou três rodas bem como as condições para a livre circulação desses veículos encontram-se estabelecidos nos capítulos II e III, respectivamente, da Directiva n.º 92/61/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 855/94, de 23 de Setembro.

Artigo 31.º

Concessão de homologação

A Direcção-Geral de Viação concede a homologação CE a um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como a matrícula a motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 , desde que obedeçam aos requisitos do presente capítulo no que respeita às inscrições regulamentares.

Artigo 32.º

Generalidades

1 — Qualquer veículo deve possuir uma chapa e inscrições correspondentes às descritas nos artigos 33.º a 39.º

2 — A colocação da referida chapa e das inscrições está a cargo do fabricante ou do seu mandatário.

Artigo 33.º

Chapa do fabricante

A chapa do fabricante cujo modelo é apresentado no anexo v ao presente diploma, que dele faz parte integrante, deve ser fixada, de modo seguro, num local de acesso fácil, sobre uma peça que, normalmente, não seja susceptível de ser substituída durante o período de utilização.

Artigo 34.º

Indicações da chapa do fabricante

1 — A chapa do fabricante deve ser facilmente legível, devendo conter de forma indelével e pela ordem apresentada as seguintes indicações:

- a) Identificação do fabricante;
- b) A marca de homologação, conforme descrita no artigo 8.º da Directiva n.º 92/61/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 855/94, de 23 de Setembro, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas;
- c) O número de identificação do veículo (VIN);
- d) O nível sonoro quando parado: ... dB (A) a ... min^{-1} .

2 — A marca de homologação, de acordo com as disposições contidas na alínea b) do número anterior e o valor do nível sonoro quando parado, assim como o número de rotações por minuto, de acordo com as disposições contidas na alínea d) do número anterior, não são indicados aquando da homologação respeitante às inscrições regulamentares; no entanto, estes elementos devem ser apostos em qualquer veículo produzido em conformidade com o modelo homologado.

3 — O fabricante pode apor indicações suplementares abaixo ou ao lado das inscrições prescritas, no exterior de um rectângulo nitidamente delimitado e contendo apenas as inscrições previstas nas alíneas a) a d) do n.º 1, conforme consta do anexo v ao presente regulamento.

Artigo 35.º

Número de identificação do veículo

1 — O número de identificação do veículo é composto por uma associação estruturada de caracteres atribuídos a cada veículo pelo fabricante.

2 — Este número visa permitir, sem recorrer a outras indicações, a identificação unívoca de qualquer veículo por intermédio do fabricante, durante um período de 30 anos.

3 — O número de identificação deverá observar as condições previstas nos artigos 36.º a 38.º

Artigo 36.º

Localização do número de identificação

O número de identificação do veículo deve ser inscrito na chapa do fabricante e, também, por um processo como o martelamento ou gravação, de modo a evitar que se apague ou altere, na metade direita do quadro do veículo, num local de acesso fácil.

Artigo 37.º

Composição do número de identificação

O número de identificação do veículo deve ser composto pelas três partes seguintes:

- a) A primeira parte consiste num código atribuído ao fabricante do veículo de modo a permitir

a identificação desse fabricante, formado por três caracteres, letras ou algarismos, atribuídos pelas autoridades competentes do país onde o fabricante tem a sua sede social, de acordo com o organismo internacional autorizado pela Organização Internacional de Normalização (ISO), em que o primeiro carácter designa uma zona geográfica, o segundo um país no interior da zona geográfica e o terceiro identifica o próprio fabricante; o terceiro carácter será um 9 sempre que o fabricante produzir anualmente menos de 500 veículos;

- b) A segunda parte é constituída por seis caracteres, letras ou algarismos, destinando-se a indicar as características gerais do veículo, tais como o modelo, a variante e a versão, devendo, no caso de o fabricante não utilizar um ou mais caracteres, os espaços não preenchidos ser completados com caracteres alfanuméricos, cuja escolha cabe ao fabricante para cada modelo;
- c) A terceira parte é formada por oito caracteres, sendo os quatro últimos obrigatoriamente numéricos e deve permitir, juntamente com as outras duas partes, identificar, inequivocamente, um determinado veículo, devendo qualquer posição não preenchida ser completada com um zero, de modo a obter o número total de caracteres exigido;
- d) Para efeitos de identificação do fabricante quando este produzir, anualmente, menos de 500 veículos, a autoridade referida na alínea a) atribui o terceiro, quarto e quinto caracteres.

Artigo 38.º

Indicação do número de identificação

1 — O número de identificação do veículo deve, na medida do possível, ser marcado numa única linha, cujos início e fim são limitados por símbolo que não constitua algarismo árabe nem letra latina maiúscula e não seja susceptível de ser confundido com esses caracteres.

2 — Excepcionalmente e por razões de ordem técnica, o número pode ser indicado em duas linhas, não sendo, no entanto, neste caso permitidas separações dentro de nenhuma das três partes, devendo o princípio e o fim de cada linha ser delimitados por símbolo que não seja um algarismo árabe, uma letra latina maiúscula ou outro susceptível de ser confundido com esses caracteres.

3 — É permitida a introdução do referido símbolo no interior de uma linha, entre as três partes referidas no artigo 37.º

4 — Entre os caracteres não deve existir qualquer espaço vazio.

Artigo 39.º

Caracteres

1 — Para as inscrições previstas nos artigos 33.º a 38.º, devem ser utilizadas letras latinas e algarismos árabes, devendo as letras utilizadas para as indicações previstas nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 34.º e nos artigos 35.º a 38.º ser maiúsculas.

2 — Para as indicações do número de identificação do veículo não é autorizada a utilização das letras I, O e Q, assim como travessões, asteriscos ou outros sinais especiais, devendo as letras e algarismos ter a altura mínima de 4 mm, para os caracteres marcados direc-

tamente no quadro ou em outra estrutura análoga do veículo, e de 3 mm, para os caracteres marcados na chapa do fabricante.

Artigo 40.º

Ficha de informações

A ficha de informações respeitante às inscrições regulamentares 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 homologação do veículo, deve obedecer ao modelo constante do anexo VI ao presente diploma.

Artigo 41.º

Certificado de informações

O certificado de homologação respeitante às inscrições regulamentares de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo VII ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

CAPÍTULO V

Localização para efeitos de montagem de chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 42.º

Âmbito de aplicação do capítulo

O disposto no presente capítulo, incluindo os anexos ao presente diploma nele referidos, é aplicável à localização para efeitos de montagem da chapa de matrícula da retaguarda de qualquer veículo definido no artigo 2.º do presente diploma.

Artigo 43.º

Concessão da homologação

O processo de concessão da homologação em matéria de localização para efeitos de montagem da chapa de matrícula da retaguarda de qualquer tipo de veículo a motor de duas ou três rodas bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos, respectivamente, nos capítulos II e III da Directiva n.º 92/61/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 855/94, de 23 de Setembro.

Artigo 44.º

Ficha de informações

A ficha de informações no que diz respeito à localização para efeitos de montagem da chapa de matrícula à retaguarda de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo VIII do presente diploma.

Artigo 45.º

Certificado de montagem

O certificado de montagem de homologação no que respeita à localização, para efeitos de montagem, da chapa de matrícula da retaguarda de um modelo de

veículo a motor de duas ou três rodas deve obedecer ao modelo constante do anexo IV ao presente diploma.

Artigo 46.º

Dimensões

As dimensões do espaço de localização para a montagem da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas são as seguintes:

- a) Ciclomotores e quadriciclos ligeiros sem carroçaria: 100 mm de largura e 175 mm de altura ou 145 mm de largura e 125 mm de altura;
- b) Motociclos, triciclos de potência máxima até 15 kW e quadriciclos que não sejam ligeiros sem carroçaria: 280 mm de largura e 210 mm de altura;
- c) Aos triciclos de potência máxima superior a 15 kW, quadriciclos ligeiros munidos com carroçaria e quadriciclos que não sejam ligeiros munidos de carroçaria são aplicáveis as prescrições previstas para os veículos particulares.

Artigo 47.º

Posicionamento geral

A chapa de matrícula da retaguarda deve ficar situada na parte traseira do veículo, entre os planos longitudinais que passam pelas extremidades exteriores do veículo.

Artigo 48.º

Inclinação

A chapa de matrícula da retaguarda:

- a) Deve ser perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo;
- b) Estando o veículo sem carga, pode estar inclinada em relação à vertical de um ângulo que não exceda, respectivamente, 30º e 15º, consoante a face portadora do número da matrícula esteja virada para cima ou para baixo.

Artigo 49.º

Altura máxima

Nenhum ponto do espaço para a montagem da chapa de matrícula se deve encontrar a uma altura acima do solo superior a 1,50 m, quando o veículo estiver sem carga.

Artigo 50.º

Altura mínima

Nenhum ponto do espaço para a montagem da chapa de matrícula se deve encontrar a uma altura acima do solo inferior a 0,20 m ou ao raio da roda, se este for inferior àquela dimensão, quando o veículo estiver sem carga.

Artigo 51.º

Visibilidade geométrica

A visibilidade da colocação, para efeitos de montagem da chapa de matrícula, deve ser assegurada no interior de um espaço delimitado por dois diedros:

- a) O primeiro, com aresta horizontal, definido por dois planos que passam pelas arestas horizontais

superior e inferior da colocação da chapa e cujos ângulos em relação à horizontal estão indicados na figura 1 constante do anexo X ao presente diploma;

- b) O outro, com aresta sensivelmente vertical, e definido por dois planos que passam pelas arestas laterais da chapa e cujos ângulos em relação ao plano longitudinal médio estão indicados na figura 2 constante do anexo X ao presente diploma.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 52.º

Revogação

É revogado o anexo III da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, no que respeita:

- a) Aos dispositivos de retenção para os passageiros de modelo de veículo a motor de duas rodas;
- b) Aos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada;
- c) Às inscrições regulamentares de um modelo de veículo;
- d) À localização, para efeitos de montagem da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 53.º

Entrada em vigor

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

2 — A partir de 1 de Julho de 2000, 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 retenção para passageiros e a modelos de dispositivos de retenção para passageiros, se não forem satisfeitos os requisitos do capítulo I;
- b) Os dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada e a modelos de dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada, se forem satisfeitos os requisitos do capítulo II;
- c) As inscrições regulamentares, se não forem satisfeitos os requisitos do capítulo III;
- d) A localização, para efeitos de montagem da chapa de matrícula da retaguarda, se não forem satisfeitos os requisitos do capítulo IV.

3 — A partir da entrada em vigor do presente diploma, a Direcção-Geral de Viação não pode, por motivos relacionados com a localização para efeitos de montagem da chapa de matrícula da retaguarda, indeferir a homologação CE de um modelo de veículos de duas ou três rodas nem proibir a matrícula dos referidos veículos, se essa localização satisfizer os requisitos do presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Maio de 2000. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Fernando Manuel dos Santos Gomes* — *Joaquim*

Augusto Nunes Pina Moura — Joaquim Augusto Nunes Pina Moura — António Luís Santos Costa.

Promulgado em 30 de Junho de 2000.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 4 de Julho de 2000.

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

ANEXO I

Ficha de informações

(referente ao artigo 9.º)

Ficha de informações no que diz respeito aos dispositivos de retenção para os passageiros 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 homologação do veículo)

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

0.1 — Marca: ...

0.2 — Tipo (especificar as eventuais variantes e versões: cada variante e cada versão deverão ser identificadas por um código numérico ou alfanumérico): ...

0.4 — Categoria do veículo (c): ...

0.5 — Nome e morada do fabricante: ...

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

1.4 — Dispositivos de fixação dos passageiros:

1.4.1 — Tipo: correias e ou pegas: ...

1.4.2 — Fotografias e ou desenhos da localização: ...

(c) Classificação de acordo com as seguintes categorias:

Ciclomotor de duas rodas;

Ciclomotor de três rodas e quadriciclo ligeiro;

Motociclo;

Motociclo com *side-car*;

Triciclo e quadriciclo.

ANEXO II

Certificado de homologação

(referente ao artigo 10.º)

Indicação da administração

Certificado de homologação no que diz respeito aos dispositivos de retenção para os passageiros 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 III

Ficha de informações

(referente ao artigo 23.º)

Ficha de informações no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada 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 homologação do veículo)

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

0.1 — Marca: ...

0.2 — Tipo (especificar as eventuais variantes e versões: cada variante e cada versão deverão ser identificadas por um código numérico ou alfanumérico): ...

0.4 — Categoria do veículo (c): ...

0.5 — Nome e morada do fabricante: ...

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

9.4.1 — Tipo de dispositivo(s): ...

9.4.2 — Descrição sumária do(s) dispositivo(s) utilizado(s): ...

e se se tratar de um dispositivo:

Do tipo 1: ...

6.1 — Mecanismo e comando:

6.1.1 — Tipo de mecanismo: ...

Do tipo 2 ou 3: ...

3.2.5 — Equipamento eléctrico:

3.2.5.1 — Tensão nominal: ... V, terra positiva/negativa (¹).

3.2.5.2 — Gerador:

3.2.5.2.1 — Tipo: ...

3.2.5.2.2 — Potência nominal: ... W.

3.2.6 — Ignição:

3.2.6.1 — Marca(s): ...

3.2.6.2 — Tipo(s): ...

6.1 — Mecanismo e comando:

6.1.1 — Tipo de mecanismo: ...

Do tipo 4: ...

4.1 — Esquema do sistema de transmissão: ...

4.2 — Tipo (mecânica, hidráulica, eléctrica, etc.): ...

4.3 — Embraiagem (tipo): ...

4.4 — Caixa de velocidades:

4.4.1 — Tipo: automática/manual (¹);

4.4.2 — Método de controlo: manual/por pedal (¹).

(c) V. nota de rodapé do anexo I.

(¹) Riscar o que não interessa.

ANEXO IV

Certificado de homologação

(referente ao artigo 24.º)

Indicação da administração

Certificado de homologação no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada 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 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 V

(referente ao artigo 33.º)

Exemplo de chapa do fabricante

O exemplo apresentado não prejudica as indicações que figurarão realmente nas chapas do fabricante, nem as dimensões da própria chapa, dos algarismos e das letras, sendo apresentado, unicamente, a título indicativo.

As indicações suplementares previstas no n.º 3 do artigo 34.º do presente diploma podem ser apostas abaixo ou ao lado das indicações prescritas no rectângulo a seguir apresentado:

STELLA FABBRICA MOTOCICLI e3 5364 3GSKLM3AC8B120000 80 dB (A) - 3750 t/m

Legenda:

No exemplo de chapa apresentado, o veículo em questão é fabricado pela Stella Fabbrica Motocicli, tendo sido homologado em Itália (e3), com o número 5364.

O número de identificação (3GSKLM3AC8B 120000) tem o seguinte significado:

Primeira parte (3GS):

- 3: zona geográfica (Europa);
 G: país no interior da zona geográfica (Alemanha);
 S: fabricante (Stella Fabbrica Motocicli);

Segunda parte (KLM3AC):

- KL: modelo de veículo;
 M3: variante (carroçaria do veículo);
 AC: versão motor do veículo);

Terceira parte (8B120000):

- 8B12: identificação do veículo em associação com as outras duas partes do número de identificação;
 0000: posições não utilizadas, preenchidas com zeros, para completar o número total de caracteres exigido.

O nível sonoro, quando parado, é 80 dB(A) a 3750 r.p.m.

ANEXO VI

Ficha de informações

(referente ao artigo 40.º)

Ficha de informações no que diz respeito às inscrições regulamentares 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 homologação do veículo)

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

0.1 — Marca: ...

0.2 — Tipo (especificar as eventuais variantes e versões: cada variante e cada versão deverão ser identificadas por um código numérico ou alfanumérico): ...

0.4 — Categoria do veículo (c): ...

0.5 — Nome e morada do fabricante: ...

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

9.3.1 — Fotografias e ou desenhos das localizações das inscrições regulamentares e do número do quadro: ...

9.3.3 — Fotografias e ou desenhos do número do quadro (com indicação das dimensões): ...

(c) V. nota de rodapé do anexo I.

ANEXO VII

Certificado de homologação

(referente ao artigo 41.º)

Indicação da administração

Certificado de homologação no que diz respeito às inscrições regulamentares 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 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 VIII

Ficha de informações

(referente ao artigo 44.º)

Ficha de informações no que diz respeito à localização, para efeitos de montagem, da chapa de matrícula da retaguarda 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 homologação do veículo)

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

01 — Marca: ...

0.2 — Tipo (especificar as eventuais variantes e versões: cada variante e cada versão deverão ser identificadas por um código numérico ou alfanumérico): ...

0.4 — Categoria do veículo (c): ...

0.5 — Nome e morada do fabricante: ...

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

2.2 — Massa do veículo em ordem de marcha com condutor: ...

2.2.1 — Distribuição dessa massa pelos eixos: ...

9.6 — Localização da chapa de matrícula da retaguarda (indicar as eventuais variantes; incluir desenhos, quando aplicável): ...

9.6.1 — Inclinação do plano em relação à vertical: ...

(c) V. nota de rodapé do anexo I.

ANEXO IX

Certificado de homologação

(referente ao artigo 45.º)

Denominação da autoridade administrativa

Certificado de homologação no que diz respeito à localização, para efeitos de montagem, da chapa de matrícula da retaguarda de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas.

Modelo

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

(referente ao artigo 51.º)

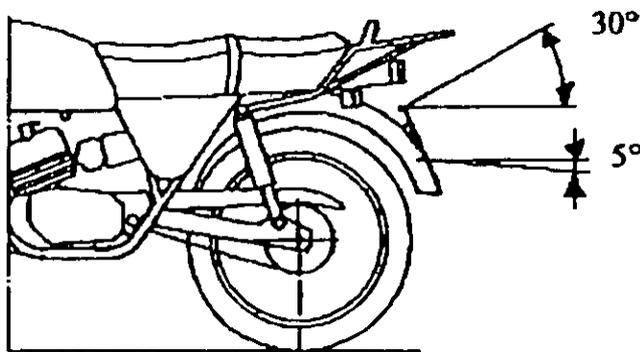


Figura 1

Ângulo de visibilidade geométrica (diedro com aresta horizontal)

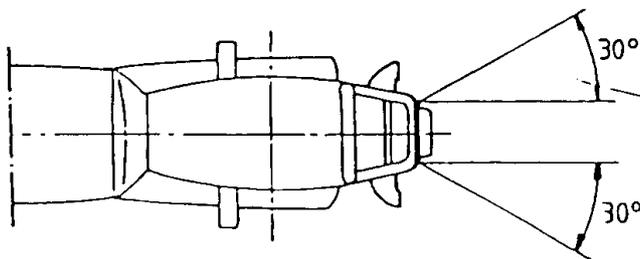


Figura 2

Ângulo de visibilidade geométrica (diedro com aresta sensivelmente vertical)

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 146/2000

de 18 de Julho

1 — A Lei Orgânica do Ministério da Justiça data de 1972, só tendo sofrido alterações pontuais, desenvolvendo-se de modo avulso a legislação relativa a novos organismos entretanto criados no âmbito do Ministério.

A Lei Orgânica do Ministério não acompanhou assim as profundas rupturas que marcaram a vida nacional desde o 25 de Abril e que exigem necessariamente uma reforma também profunda da orgânica do Ministério da Justiça.

O advento do Estado de direito democrático, baseado «no respeito e na garantia de efectivação dos direitos e liberdades fundamentais», e o rápido processo de desenvolvimento económico e social colocaram um enorme grau de exigência sobre a capacidade de planeamento e administração do sistema de justiça enquanto garante do acesso ao direito e à tutela jurisdicional efectiva, bem como a necessidade da criação de novos instrumentos de política estranhos ao aparelho essencialmente repressivo que caracterizava o sistema durante a ditadura.

A Constituição da República Portuguesa de 1976 operou uma ruptura, quer nas competências constitucionais para a definição e execução da política de justiça, quer no modelo de administração do sistema de justiça, que as posteriores revisões constitucionais aprofundaram em desenvolvimento do princípio da separação e interdependência dos órgãos de soberania, mas também do princípio da responsabilidade do Estado e demais entidades públicas, titulares dos seus órgãos, funcionários, ou agentes, tributário da soberania popular.

O aprofundamento do processo de integração europeia, a cooperação internacional, designadamente no quadro da comunidade dos países de língua oficial portuguesa, e o desenvolvimento e densificação do direito internacional de base multilateral, acelerado pela crescente globalização, conferem um novo quadro de definição da política de justiça e da ordem jurídica nacional.

Por outro lado, o constante crescimento da estrutura administrativa, no mesmo quadro orgânico, é incompatível com os níveis de eficácia, eficiência, racionalização e participação que se impõem à moderna Administração Pública.

O desajustamento da Lei Orgânica de 1972 a este novo quadro de actuação fragiliza a capacidade do Ministério para assumir o seu papel na concepção, condução e execução da política de justiça no quadro nacional, europeu e multilateral; limita a capacidade de avaliação e responsabilização do sistema de justiça, de planeamento e administração, de desenvolvimento de novos instrumentos de acção da política de justiça; gera irracionalidade, ineficácia e ineficiência administrativas e frustra a participação dos cidadãos.

2 — Como revisão sistemática, mas também e sobretudo como avanço prospectivo, a presente reforma da Lei Orgânica do Ministério da Justiça tem por objectivo clarificar as atribuições deste departamento governamental, dotando-o de capacidade efectiva para desempenhar as funções que lhe cabem na concepção, condução e execução da política de justiça e na administração do sistema de justiça.

A criação do Gabinete de Política Legislativa e Planeamento e do Gabinete para as Relações Internacio-