

do Estado, orientada prioritariamente no sentido de desenvolver um mercado para as obrigações do Tesouro (OT) com dimensão europeia e suficiente liquidez, levaram à suspensão da emissão de BT no início de 1999, situação que se tem mantido até ao presente.

Tendo-se atingido no essencial ao longo dos últimos quatro anos os objectivos de consolidação do mercado das OT, considera o Governo ser altura de retomar a emissão dos BT como instrumento de financiamento permanente do Estado, tirando proveito da procura que existe para este tipo de produto e das condições de custo vantajosas que pode oferecer face aos instrumentos de longo prazo, dentro dos limites que estão definidos para a gestão do risco de taxa de juro e do risco de refinanciamento da carteira da dívida directa do Estado.

Com o nível de integração atingido nos mercados financeiros europeus, considera-se que a emissão de BT portugueses só atingirá o objectivo de se constituir como fonte de financiamento permanente do Estado, nas condições de custo mais favoráveis, se conseguir atrair e manter uma base alargada de investidores externos. Importa para isso ajustar alguns aspectos do regime jurídico que regula este instrumento, tendo em conta a sua natureza monetária e as disposições actuais do Código de Valores Mobiliários.

Assim:

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

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 279/98, de 17 de Setembro

Os artigos 2.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 279/98, de 17 de Setembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

Noção

Os bilhetes do Tesouro são valores mobiliários escriturais representativos de empréstimos de curto prazo da República Portuguesa, denominados em moeda com curso legal em Portugal.

Artigo 7.º

Emissão, registo e liquidação

1 — Enquanto valores mobiliários de natureza monetária, os bilhetes do Tesouro poderão ser objecto de registo e liquidação em sistema centralizado de valores mobiliários gerido pelo Banco de Portugal.

2 — A entrada dos bilhetes do Tesouro no sistema centralizado de valores mobiliários gerido pelo Banco de Portugal preenche os requisitos previstos no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 88/94, de 2 de Abril, cabendo ao Banco de Portugal o papel e as funções atribuídas nesse diploma à Central de Valores Mobiliários.

3 — *(Anterior n.º 1.)*

4 — *(Anterior n.º 2.)*

5 — *(Anterior n.º 3.)»*

Artigo 2.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 28 de Fevereiro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite*.

Promulgado em 16 de Abril de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 21 de Abril de 2003.

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

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 92/2003

de 30 de Abril

A Directiva n.º 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho, visa estabelecer e harmonizar um sistema de inspecções técnicas na estrada para veículos pesados e seus reboques, com vista ao reforço das medidas constantes de outros instrumentos comunitários em vigor sobre a segurança rodoviária, a concorrência equitativa e a protecção ambiental.

A execução eficaz deste novo sistema constitui também uma medida económica importante e rentável que permite controlar o nível de manutenção dos veículos abrangidos e em circulação.

As inspecções na estrada devem ser efectuadas, de forma aleatória, sem aviso prévio e sem qualquer discriminação de nacionalidade do condutor, de país de matrícula ou de colocação do veículo em circulação, tendo apenas em conta o seu estado de manutenção.

O método de selecção dos veículos a inspecionar deve basear-se numa abordagem que atribua particular importância na identificação dos veículos aparentemente em pior estado de manutenção, aumentando assim a eficácia da execução das inspecções e reduzindo ao mínimo os custos e os atrasos impostos aos condutores e às empresas.

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

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a 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.

2 — Os anexos I e II ao presente diploma fazem parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º**Definições**

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) «Inspeção técnica na estrada» inspeção a veículo, de natureza técnica, efectuada pelas autoridades competentes, na via pública, de forma aleatória e não anunciada;
- b) «Controlo técnico» o controlo da conformidade do veículo com a regulamentação fixada no anexo II do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro.

Artigo 3.º**Âmbito**

Estão sujeitos à inspeção técnica na estrada os automóveis pesados de passageiros e de mercadorias, seus reboques e semi-reboques com peso superior a 3500 kg, com excepção dos reboques agrícolas.

Artigo 4.º**Procedimentos**

1 — A inspeção técnica na estrada pode ser efectuada a qualquer veículo previsto no artigo anterior, em particular aos que aparentam mau estado de manutenção, de forma aleatória, sem aviso prévio e sem qualquer discriminação baseada na nacionalidade do condutor, no país de matrícula ou de colocação em circulação do veículo e de modo a reduzir, ao máximo, os custos e atrasos impostos aos condutores e às empresas.

2 — Na inspeção técnica na estrada deve ser verificado o seguinte:

- a) Estado de manutenção do veículo com este imobilizado;
- b) Livrete, título de registo de propriedade e ficha da última inspeção periódica realizada e respectiva vinheta ou outro documento que legalmente os substitua;
- c) Certificado emitido na sequência de inspeção extraordinária ou de atribuição de nova matrícula ao veículo, caso tenha ocorrido alguma daquelas inspeções;
- d) Relatório da última inspeção na estrada, se já efectuada ao veículo;
- e) Quaisquer eventuais falhas de manutenção verificáveis através da aplicação da totalidade ou de parte dos pontos previamente seleccionados pela Direcção-Geral de Viação (DGV) e constantes do n.º 10 do relatório de inspeção cujo modelo consta do anexo I ao presente diploma;
- f) Documento comprovativo da existência de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel ou outro que legalmente o substitua.

3 — Antes de proceder à inspeção dos pontos referidos no número anterior, o inspector deve tomar em consideração o certificado ou relatório técnico da última inspeção efectuada ao veículo, no caso de lhe ser apresentado pelo condutor.

4 — O inspector deve ainda tomar em consideração qualquer outro certificado de segurança emitido por organismo autorizado que lhe seja apresentado.

5 — Sempre que do certificado ou relatório referidos nos números anteriores conste que algum dos pontos

enunciados no n.º 10 do relatório de inspeção foi inspeccionado há menos de três meses, tal ponto não será objecto de nova inspeção salvo se, devido a deficiência ou não conformidade manifestas, o deva ser.

6 — Para os efeitos do disposto nos números anteriores e para além dos demais equipamentos exigíveis, pode a DGV aprovar os equipamentos para a detecção, com os veículos em movimento, do teor dos gases de escape.

Artigo 5.º**Aspectos técnicos**

Os requisitos a observar quanto aos equipamentos e outros aspectos técnicos, incluindo os procedimentos respeitantes às inspeções técnicas na estrada, previstos no anexo II ao presente diploma são definidos por portaria do Ministro da Administração Interna.

Artigo 6.º**Competência**

1 — Compete à DGV realizar ou promover as inspeções técnicas na estrada, através dos seus funcionários, agentes de fiscalização ou inspectores licenciados, expressamente designados, podendo recorrer à colaboração da Polícia de Segurança Pública ou da Guarda Nacional Republicana para a observação e verificação dos pontos constantes das alíneas b), c) e d) do n.º 10 do relatório de inspeção, incluindo o ruído.

2 — A DGV pode recorrer a equipamentos móveis de inspeção por ela detidos ou pertença de entidades especializadas contratadas especialmente para o efeito.

3 — Compete ainda à DGV seleccionar os pontos a observar e a verificar no âmbito das inspeções técnicas na estrada, bem como definir os itinerários em que as mesmas devam ser efectuadas.

Artigo 7.º**Relatório de inspeção técnica na estrada**

1 — Após a realização da inspeção técnica na estrada, é emitido, pelo inspector, um relatório de modelo constante do anexo I ao presente diploma.

2 — O relatório referido no número anterior será preenchido e assinado pelo inspector, em triplicado, devendo o original ficar em seu poder, o duplicado ser entregue ao condutor do veículo no final do acto da inspeção e o triplicado ser remetido à DGV.

Artigo 8.º**Tipos de deficiências**

As deficiências encontradas na inspeção técnica na estrada são graduadas em três tipos, aplicando-se, com as devidas adaptações, as condições e termos previstos no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro.

Artigo 9.º**Confirmação da inspeção**

1 — Caso na inspeção técnica na estrada sejam verificadas mais de cinco deficiências do tipo 1, ou alguma deficiência do tipo 2, o veículo pode ser mandado submeter a uma inspeção num centro de inspeção técnica de veículos para confirmação das anomalias detectadas.

2 — Se as deficiências detectadas forem respeitantes aos sistemas de direcção, suspensão ou travagem ou

ainda a emissões de escape, deve o veículo ser submetido a imediata inspeção no centro de inspeção técnica de veículos mais próximo.

3 — Quando a deficiência encontrada for muito grave, do tipo 3, pode ser determinada a imediata imobilização do veículo, suspendendo-se a sua utilização ou autorizando-o a circular apenas até ao local de reparação mais próximo.

4 — Em caso de divergência entre o resultado das duas inspeções prevalece sempre o resultado da inspeção de confirmação.

Artigo 10.º

Reprovação

Se o veículo for reprovado na inspeção de confirmação realizada nos termos do artigo anterior, aplicam-se, neste caso, as condições e requisitos fixados pelos n.ºs 2 a 6 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro.

Artigo 11.º

Tratamento da informação

1 — A DGV procede à recolha sistemática, tratamento e arquivo dos relatórios respeitantes às inspeções aos veículos previstos no artigo 3.º, remetendo à comissão, de dois em dois anos, até 31 de Março do ano a que respeita, os dados obtidos no biénio anterior classificados por categorias de veículos de acordo com o n.º 6 do modelo de relatório de inspeção e por país de matrícula, indicando, nos termos do n.º 10 do mesmo relatório, os pontos observados e as deficiências encontradas.

2 — Sempre que se verifiquem deficiências do tipo 2 relativas ao sistema de direcção, suspensão e travagem ou do tipo 3, e o veículo inspeccionado pertença a não residente, as deficiências encontradas são comunicadas, com base no relatório referido nos n.ºs 1 e 2 do artigo 7.º, pela DGV às entidades competentes do Estado membro de matrícula ou de colocação do veículo em circulação, sem prejuízo de qualquer outro procedimento a que haja lugar.

3 — Nos casos previstos no número anterior, pode ainda a DGV solicitar ao Estado membro respectivo a tomada de outras medidas adequadas em relação ao infractor, designadamente a sujeição do veículo a uma nova inspeção.

Artigo 12.º

Encargos

Os encargos decorrentes da aplicação do presente diploma e da respectiva regulamentação são integralmente suportados pelo fundo de fiscalização previsto no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Artigo 13.º

Regime sancionatório

A infracção ao disposto no artigo 8.º é sancionada nos termos do Código da Estrada e do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro.

Artigo 14.º

Disposições transitórias

Enquanto não forem definidos os requisitos dos equipamentos móveis de inspeção e demais aspectos técnicos previstos no artigo 5.º do presente diploma, no

acto das inspeções técnicas na estrada realizadas com recurso àqueles equipamentos procede-se, sempre que possível, às verificações dos pontos a controlar, constantes do anexo I do presente diploma.

Artigo 15.º

Normas supletivas

Nas situações não previstas no presente diploma aplicam-se subsidiariamente e com as devidas adaptações as normas constantes dos Decretos-Leis n.ºs 550/99, de 15 de Dezembro, e 554/99, de 16 de Dezembro.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Fevereiro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso — Maria Manuela Dias Ferreira Leite — António Manuel de Mendonça Martins da Cruz — António Jorge de Figueiredo Lopes — Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona — Luís Francisco Valente de Oliveira — Isaltino Afonso de Moraes.*

Promulgado em 14 de Abril de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 21 de Abril de 2003.

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

ANEXO I

Modelo de relatório de inspeção na estrada, incluindo uma lista dos pontos a controlar

(Directiva n.º 2000/30/CE)

Veículos pesados e seus reboques

1. Local da inspeção:.....
2. Data:.....
3. Hora:.....
4. Sinal identificativo do país e número de matrícula do veículo:.....
5. Sinal identificativo do país e número de matrícula do reboque/semi-reboque:.....
6. Categoria de veículo:
 - a) Pesado com massa máxima entre 3,5 e 12 toneladas ⁽¹⁾
 - b) Reboque ⁽²⁾
 - c) Conjunto de veículos ⁽³⁾
 - d) Autocarro ⁽⁴⁾
 - e) Pesado com massa máxima superior a 12 toneladas ⁽⁵⁾
 - f) Semi-reboque ⁽⁶⁾
 - g) Veículo tractor com semi-reboque ⁽⁷⁾
7. Empresa que efectua o transporte/endereço:.....
8. Nacionalidade:.....
9. Conductor:.....

⁽¹⁾ Veículo a motor, destinado a transporte de mercadorias, com, pelo menos, quatro rodas e massa máxima superior a 3,5 toneladas mas nunca superior a 12 toneladas (categoria N2).

⁽²⁾ Qualquer veículo que se destine a ser atrelado a um veículo a motor, com exclusão dos semi-reboques, que esteja concebido e seja utilizado para o transporte de mercadorias: reboques cuja massa máxima ultrapasse 3,5 toneladas, mas não exceda 10 toneladas (categoria O3); reboques cuja massa máxima exceda 10 toneladas (categoria O4).

⁽³⁾ Veículo a motor, destinado a transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas (categorias N2 e N3), associado a um reboque (categorias O3 e O4).

- ⁽⁴⁾ Veículo a motor, destinado a transporte de passageiros, com, pelo menos, quatro rodas e mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor (categorias M2 e M3).
- ⁽⁵⁾ Veículo a motor, destinado a transporte de mercadorias, com, pelo menos, quatro rodas e massa máxima superior a 12 toneladas (categoria N3).
- ⁽⁶⁾ Veículo de tracção acoplado a um semi-reboque.
- ⁽⁷⁾ Qualquer veículo que se destine a ser atrelado a um veículo a motor, de tal forma que uma parte deste semi-reboque assente sobre o veículo a motor e que uma parte substancial do seu peso ou do peso da sua carga seja suportado pelo referido veículo e que esteja concebido e seja utilizado para o transporte de mercadorias (categorias O3 e O4).

10. Pontos controlados:

	Controlados	Não controlados	Não conformes
a) Dispositivo de travagem e respectivos componentes ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Sistema de escape ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opacidade dos gases de escape (Diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Emissões gasosas [gasolina, gás natural, ou gás de petróleo liquefeito (GPL)] ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Sistema de direcção	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Luzes, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Rodas/pneumáticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Suspensão (defeitos visíveis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Quadro (defeitos visíveis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Tacógrafo (instalação)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Dispositivo de limitação de velocidade (instalação)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Derrame de combustível e/ou óleo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultado da inspecção
Suspensão da utilização do veículo, que apresenta deficiências graves

12. Diversos/observações

13. Autoridade/agente ou inspector que efectuou a inspecção

Assinatura da autoridade, agente ou inspector que efectuou a inspecção

⁽¹⁾ Este pontos são objecto de ensaios e/ou de controlo específicos nos termos do anexo II da Directiva 2000/30/CE.

ANEXO II

Regras dos ensaios e ou controlos relativos aos dispositivos de travagem e às emissões de escape

1 — Condições específicas relativas aos dispositivos de travagem. — Exige-se que cada parte do sistema de travagem e os seus meios de activação sejam mantidos em bom estado de funcionamento e estejam devidamente regulados.

Os travões do veículo deverão poder desempenhar as seguintes funções de travagem:

- Em relação aos veículos a motor e os reboques e semi-reboques, um travão de serviço capaz de reduzir a velocidade do veículo e de o imobilizar com segurança, rapidez e eficiência, sejam quais forem as suas condições de carga e o declive da estrada em que circula;
- Em relação aos veículos a motor e os seus reboques e semi-reboques, um travão de estacionamento capaz de manter o veículo imobilizado sejam quais forem as suas condições de carga e o declive da estrada.

2 — Condições específicas relativas às emissões de escape:

2.1 — Veículos equipados com motores de ignição comandada (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 existem fugas;

2) Se adequado, inspeção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados;

3) 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 (motor desembraiado).

O teor máximo admissível de CO dos gases de escape não deve exceder os seguintes valores:

- 4,5 % vol. para os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual os Estados membros exigiam que os veículos satisfizessem a Directiva n.º 70/220/CEE (1) e 1 de Outubro de 1986;
- 3,5 % vol. para os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986;

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

1) Inspeção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas;

2) Inspeção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados;

3) Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de CO dos gases de escape de acordo com o n.º 4);

4) Emissões pelo tubo de escape, valores limite:

Medições com o motor em marcha lenta:

O teor máximo admissível de CO dos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol.;

Medições com o motor acelerado a uma velocidade (motor desembraiado) de, pelo menos, 2000 min⁻¹:

Teor de CO: máximo 0,3 % vol.;

Lambda $1 \pm 0,003$ ou de acordo com as especificações do fabricante.

2.2 — Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (diesel). — Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (motor desembraiado desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte). Em conformidade com a Directiva n.º 72/306/CEE (1), o nível de concentração não deve exceder os seguintes valores limite do coeficiente de absorção:

Motores diesel normalmente aspirados: 2,5 m⁻¹;

Motores diesel sobrealimentados: 3,0 m⁻¹;

ou valores equivalentes, caso seja utilizado equipamento diferente do que corresponde a estes requisitos.

Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.

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