

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

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

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

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

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

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

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

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

## Decreto-Lei n.º 110/2004

de 12 de Maio

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

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

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

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

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

Assim:

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

### Artigo 1.º

#### Objecto

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

n.º 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho, no que diz respeito aos dispositivos de limitação de velocidade e às emissões de escape dos veículos, e altera os anexos I e II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril.

Artigo 2.º

Alteração ao anexo I do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril

A alínea k) do n.º 10 do anexo I do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«10 — Pontos controlados:

	Controlados	Não controlados	Não conformes
a) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Dispositivo de limitação de velocidade (instalação e função) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> »

Artigo 3.º

Alteração ao anexo II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril

O n.º 2 do anexo II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«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 catalizadores de três vias com sonda lambda:

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

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

3) Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (sem carga).

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados membros decidirem não o utilizar como valor de referência, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

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

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

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

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

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

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

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

Medições com o motor em marcha lenta sem carga:

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

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

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

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

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

tema OBD, utilizando tecnologia adequada e submetida a prévia aprovação da DGV.

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

- a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto morto e a embraiagem metida;
- b) Pré-condicionamento do veículo:
  - 1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório;
  - 2) Salvo o especificado no n.º 5) da alínea *d*), não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir;

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

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

c) Processo de controlo:

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

2) O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores diesel pesados, isso significa esperar pelo menos dez segundos depois da libertação do acelerador;

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

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

d) Valores limite:

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

2) Na ausência desta informação, ou se a Direcção-Geral de Viação decidir não o utilizar como referência, o nível de concentração não deve exceder o nível indicado pelo fabricante ou os seguintes valores limite do coeficiente de absorção:

Coeficiente de absorção máximo para:

Motores diesel normalmente aspirados=2,5 m<sup>-1</sup>;  
Motores diesel sobrealimentados=3,0 m<sup>-1</sup>,  
Aplica-se um limite de 1,5 m<sup>-1</sup> aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores limite indicados na:

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

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

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

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

5) Para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, a título de derrogação ao disposto no n.º 4 da alínea *d*) da secção 2.2, não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 2.2.1 da alínea *b*) da secção 2.2. Para evitar também controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação deve, a título de derrogação ao disposto no n.º 4 da alínea *d*) da secção 2.2, aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 2.2.1 da alínea *b*) da secção 2.2.

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

Artigo 4.º

Aditamento ao anexo II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril

É aditado ao anexo II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de Abril, o n.º 3, com a seguinte redacção:

«3 — Condições específicas relativas aos dispositivos de limitação de velocidade:

Se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade está montado nos termos do Decreto Regulamentar n.º 7/98, de 6 de Maio; Verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação de velocidade;

Se possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta estão intactos;

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

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

Promulgado em 26 de Abril de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 27 de Abril de 2004.

O Primeiro-Ministro, José Manuel Durão Barroso.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Decreto-Lei n.º 111/2004

de 12 de Maio

O Decreto-Lei n.º 217/99, de 15 de Junho, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 534/99, de 11 de Dezembro, estabeleceu o regime jurídico do licenciamento e fiscalização dos laboratórios privados que prosigam actividades de diagnóstico, de monitorização terapêutica e de prevenção no domínio da patologia humana, bem como os requisitos que devem ser observados quanto a instalações, organização e funcionamento, definindo ainda as regras de qualidade e de segurança a que devem obedecer os laboratórios do sector público e social.

A experiência resultante da sua aplicação e a necessidade de eliminar eventuais factores de discriminação relativamente aos laboratórios existentes noutros Estados membros, factores que são contrários aos princípios da liberdade de estabelecimento e da livre prestação de serviços, previstos no Tratado da Comunidade Euro-

peia, impõem a alteração de algumas disposições do decreto-lei em causa, a fim de o tornar compatível com tais princípios, mantendo, no entanto, a salvaguarda da qualidade e segurança dos serviços prestados.

Aproveitou-se igualmente para, na disposição referente às contra-ordenações, substituir a anterior moeda nacional, o escudo, pela unidade monetária em vigor, o euro, nos valores das coimas.

Sendo a segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 217/99, de 15 de Junho, considerou-se oportuno republicar o texto com todas as alterações adoptadas, incluindo as que constam do presente diploma.

Foi ouvida a Comissão Técnica Nacional de Patologia Clínica e Análises Clínicas.

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 217/99, de 15 de Junho

O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 217/99, de 15 de Junho, e os artigos 7.º, 12.º, 34.º, 40.º e 44.º do mesmo diploma, com a redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 534/99, de 11 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) As regras a observar na colaboração com outros laboratórios, definindo, no caso de laboratórios fora da Comunidade Europeia, uma orientação para os casos excepcionais em que seja permitido o recurso aos mesmos, nos termos do disposto no artigo 34.º;
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) .....
- i) .....
- j) .....
- k) .....
- l) .....
- m) .....
- 5 — .....

Artigo 8.º

[...]

O funcionamento de qualquer laboratório depende da obtenção de uma licença, a conceder por despacho do Ministro da Saúde, que fixa as valências que o seu titular fica autorizado a desenvolver, os respectivos postos de colheita e, bem assim, os laboratórios, fora da Comunidade Europeia, com os quais tenha sido celebrado contrato de colaboração, nos casos previstos no n.º 2 do artigo 34.º