

Secretaria-Geral

Declaração de Retificação n.º 63/2012

Nos termos das disposições conjugadas da alínea *r*) do n.º 2 do artigo 2.º e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 4/2012, de 16 de janeiro, declara-se que o Decreto-Lei n.º 215/2012, de 28 de setembro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 189, de 28 de setembro de 2012, saiu com a seguinte inexactidão que, mediante declaração da entidade emitente, assim se retifica.

No n.º 1 do artigo 4.º, onde se lê:

«1 — A DGRSP é dirigida por um diretor-geral, coadjuvado por quatro subdiretores-gerais, cargos de direção superior de 1.º e 2.º graus, respetivamente.»

deve ler-se:

«1 — A DGRSP é dirigida por um diretor-geral, coadjuvado por três subdiretores-gerais, cargos de direção superior de 1.º e 2.º graus, respetivamente.»

Secretaria-Geral, 6 de novembro de 2012. — O Secretário-Geral, *José Maria Belo de Sousa Rego*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO**Decreto-Lei n.º 243/2012**

de 9 de novembro

O Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, procedeu à transposição da Diretiva n.º 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam no território da Comunidade.

Contudo, a Diretiva n.º 2010/47/UE, da Comissão, de 5 de julho, veio adaptar ao progresso técnico a Diretiva n.º 2000/30/CE, do Parlamento e do Conselho, de 6 de junho.

Nestes termos, torna-se agora necessário adequar o Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 110/2004, de 12 de maio, às modificações impostas pela Diretiva n.º 2010/47/UE, da Comissão, de 5 de julho.

O presente diploma visa, desta forma, transpor para o direito interno as normas e métodos estabelecidos naquela diretiva, disposições que foram harmonizadas em conformidade com o progresso técnico, melhorando-se, desta forma, a inspeção técnica na estrada e, por conseguinte, a segurança rodoviária.

Com o presente diploma passa a exigir-se um modelo mais pormenorizado do relatório de inspeção, respeitando os requisitos técnicos das diferentes categorias de veículos e permitindo uma mais completa identificação dos veículos inspecionados.

Outrossim, e em ordem a tornar mais fiável a identificação dos veículos, o relatório de inspeção passa a conter, para além do número de matrícula, o número de quadro do veículo inspecionado.

Nesta esteira, e com vista a facilitar o registo das deficiências identificadas pelos inspetores, o relatório de inspeção passa a conter, no seu verso, uma lista completa dos pontos a controlar naquelas inspeções.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2010/47/UE, da Comissão, de 5 de julho, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril

Os artigos 12.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 110/2004, de 12 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

[...]

Os encargos decorrentes da aplicação do presente decreto-lei e da respetiva regulamentação são integralmente suportados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

Artigo 15.º

[...]

Nas situações não previstas no presente decreto-lei, aplicam-se subsidiariamente e com as devidas adaptações as normas constantes da Lei n.º 11/2011, de 26 de abril, e do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho.»

Artigo 3.º

Alteração aos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril

Os anexos I e II do Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 110/2004, de 12 de maio, passam a ter a redação constante do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Referências

As referências à Direção-Geral de Viação (DGV) efetuadas no Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 110/2004, de 12 de maio, devem ser entendidas como feitas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de outubro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 5 de novembro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de novembro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(verso)

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO I

(a que se referem os artigos 4.º, 7.º e 14.º)

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

(frente)

1. Local de controlo
2. Data
3. Hora
4. Dístico de nacionalidade e número de matrícula do veículo.....
5. Número de quadro do veículo (VIN)
6. Categoria do veículo
 - a) N2 ^(a) (3,5 a 12 t)
 - b) N3 ^(a) (mais de 12 t)
 - c) O3 ^(a) (3,5 a 10 t)
 - d) O4 ^(a) (mais de 10 t)
 - e) M2 ^(a) [> 9 lugares sentados ^(b) até 5 t]
 - f) M3 ^(a) [> 9 lugares sentados ^(b) mais de 5 t]
 - g) Outra categoria de veículo (artigo 1.º, n.º 3)
7. Transportador:
 - a) Nome e endereço.....
 - b) Número da licença comunitária ^(c) [Regulamento (CE) n.º 1072/2009]
8. Nacionalidade (condutor)
9. Nome do condutor
10. Lista dos pontos a controlar

	Contro-	Não	Não apro-
	lado ^(d)	controlado	vado ^(e)

0) Identificação ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Sistema de travagem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direção ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilidade ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Equipamento para iluminação e sistema elétrico ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Quadro e acessórios do quadro ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo ^(f) e dispositivo de limitação de velocidade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Perturbações, incluindo emissões e fugas de combustível e/ou óleo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultado da inspeção:

Proibição da utilização do veículo, que apresenta deficiências perigosas

12. Diversos/observações:.....

13. Autoridade/agente ou inspetor que efetuou a inspeção

Assinatura:

Serviço técnico/agente ou inspetor

Condutor

Notas:

- (a) Categoria de veículo em conformidade com o anexo II da Diretiva n.º 2007/46/CE.
- (b) Número de lugares sentados incluindo o lugar do condutor (ponto S.1 do certificado de matrícula).
- (c) Se disponível.
- (d) “Controlado” significa que foi controlado pelo menos um dos elementos deste grupo enumerados no anexo II da Diretiva n.º 2009/40/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 2010/48/UE.
- (e) Deficiências indicadas no verso.
- (f) Métodos de ensaio e orientações para a apreciação das deficiências em conformidade com o anexo II da Diretiva n.º 2009/40/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 2010/48/UE.

0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO 0.1. Chapas de matrícula 0.2. Número de identificação /número do quadro/número de série	1.4.2. Eficiência 1.5. Comportamento funcional do sistema auxiliar de travagem 1.6. Sistema anti bloqueio de travagem (ABS)	4.5.4. Interruptores 4.5.2. Cumprimento dos requisitos 4.6. Luzes de marcha atrás 4.6.1. Estado e funcionamento 4.6.2. Interruptores 4.6.3. Conformidade com os requisitos 4.7. Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda 4.7.1. Estado e funcionamento do dispositivo 4.7.2. Cumprimento dos requisitos 4.8. Retrorefletores, marcações de conspicuidade e placas indicadoras na retaguarda 4.8.1. Estado 4.8.2. Conformidade com os requisitos 4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação 4.9.1. Estado e funcionamento 4.9.2. Conformidade com os requisitos 4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semireboque 4.11. Instalação elétrica 4.12. Luzes e refletores não obrigatórios 4.13. Bateria 5. EIXOS, RODAS, PNEUMÁTICOS E SUSPENSÃO ELÉTRICO 4.1. Faróis 4.1.1. Estado e funcionamento 4.1.2. Alinhamento 4.1.3. Interruptores 4.1.4. Cumprimento dos requisitos 4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação 4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis 4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, de presença laterais e luzes delimitadoras 4.2.1. Estado e funcionamento 4.2.2. Interruptores 4.2.3. Cumprimento dos requisitos 4.3. Luzes de travagem 4.3.1. Estado e funcionamento 4.3.2. Interruptores 4.3.3. Cumprimento dos requisitos 4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo 4.4.1. Estado e funcionamento 4.4.2. Interruptores 4.4.3. Cumprimento dos requisitos 4.4.4. Frequência de intermitência 4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras 4.5.1. Estado e funcionamento 4.5.2. Alinhamento	6.1.8. Aposos do motor 6.1.9. Desempenho do motor 6.2. Cabina e carroçaria 6.2.1. Estado 6.2.2. Fixação 6.2.3. Portas e fechos 6.2.4. Piso 6.2.5. Banco do condutor 6.2.6. Outros bancos 6.2.7. Comandos de condução 6.2.8. Degrans da cabina 6.2.9. Outros acessórios e equipamentos interiores e exteriores 6.2.10. Guarda-lamas, dispositivos anti projeção 7. OUTROS EQUIPAMENTOS 7.1. Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção 7.1.1. Segurança das fixações 7.1.2. Estado 7.1.3. Limitação de carga dos cintos de segurança 7.1.4. Pré-tensores dos cintos de segurança 7.1.5. “Airbag” 7.1.6. Sistemas de retenção suplementar (SRS) 7.2. Extintor de incêndio 7.3. Fechos e dispositivos antirroubo 7.4. Triângulo de pré-sinalização 7.5. Caixa de primeiros socorros 7.6. Calços de rodas (cunhas) 7.7. Avisador sonoro 7.8. Velocímetro 7.9. Tacógrafo 7.10. Limitador de velocidade 7.11. Conta-quilómetros 7.12. Controlo de estabilidade eletrónico (ESC) 8. EMISSÕES 8.1. Sistema de supressão do ruído 8.2. Emissões de escape 8.2.1. Emissões de motores de ignição comandada (gasolina) 8.2.1.1. Equipamento de controlo de emissões de escape 8.2.1.2. Emissões de gases 8.2.2. Emissões de motores de ignição por compressão (diesel) 8.2.2.1. Equipamento de controlo de emissões de escape 8.2.2.2. Opacidade 8.3. Supressão das interferências eletromagnéticas 8.4. Outros pontos relacionados com o ambiente 8.4.1. Vestígios visíveis de fumo 8.4.2. Fugas de fluidos
---	---	--	---

ANEXO II

(a que se refere o artigo 5.º)

Índice

- 1 — Introdução.
- 2 — Requisitos relativos à inspeção:
- 1 — Dispositivo de travagem.
- 8 — Emissões.

1 — Introdução

O presente anexo estabelece as regras dos ensaios e ou controlos relativos aos dispositivos de travagem e às emissões de escape durante a inspeção técnica na estrada. Não é obrigatória a utilização de equipamento durante as inspeções na estrada. Essa utilização melhora, contudo, a

qualidade das inspeções, pelo que é recomendada sempre que possível.

Os pontos que só podem ser controlados utilizando equipamentos foram marcados com um (E).

Quando um método de inspeção é indicado como visual, significa que, para além de visualizar para os pontos a controlar, o inspetor deve também, sempre que possível, manuseá-los, avaliar as emissões ou utilizar quaisquer

outros meios de inspeção adequados que não exijam a utilização de equipamentos.

2 — Requisitos relativos à inspeção

As inspeções técnicas na estrada podem abranger os pontos e utilizar os métodos a seguir enumerados. As anomalias são exemplos de deficiências que podem ser detetadas.

Ponto	Método	Anomalias
1 — Equipamento de travagem:		
1.1 — Estado mecânico e funcionamento:		
1.1.1 — Sistema de articulação do pedal do travão de serviço.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento. <i>Nota.</i> — Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Articulação demasiado apertada. b) Desgaste ou folga excessiva.
1.1.2 — Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento. <i>Nota.</i> — Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente. b) O travão liberta-se com dificuldade. c) Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.
1.1.3 — Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios.	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão do ar atingir o valor de funcionamento seguro e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indica um valor pouco seguro). b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir um valor de funcionamento seguro não conforme com os requisitos (a). c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativa. d) Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis. e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem.
1.1.4 — Manómetro ou indicador de pressão baixa.	Verificação funcional	Funcionamento defeituoso do manómetro ou indicador.
1.1.5 — Válvula manual de comando do travão.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Comando fissurado ou danificado ou desgaste excessivo. b) Comando mal fixado na válvula ou válvula insegura. c) Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. d) Funcionamento defeituoso.
1.1.6 — Acionador do travão de estacionamento, comando da alavanca, cremalheira do travão de estacionamento.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Cremalheira não se mantém na posição correta. b) Desgaste excessivo no pivô da alavanca ou no mecanismo da cremalheira. c) Movimento excessivo da alavanca indicando uma afinação incorreta. d) Acionador inexistente, danificado ou sem funcionar. e) Funcionamento incorreto, indicador de aviso indica avaria.
1.1.7 — Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva. b) Perda excessiva de óleo do compressor. c) Válvula mal fixada ou incorretamente montada. d) Perda ou fuga de óleo hidráulico.
1.1.8 — Conexões dos travões do reboque (elétricos e pneumáticos).	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosos. b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou incorretamente montada. c) Fugas excessivas. d) Funcionamento incorreto.
1.1.9 — Acumulador de energia, reservatório de pressão.	Inspeção visual	a) Reservatório danificado, corroído ou com fugas. b) Dispositivo de purga inoperativo. c) Reservatório mal fixado ou incorretamente montado.
1.1.10 — Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. b) Cilindro principal defeituoso ou com fugas. c) Cilindro principal mal fixado. d) Fluido dos travões insuficiente. e) Tampão do reservatório do cilindro principal inexistente.

Ponto	Método	Anomalias
1.1.11 — Tubagens rígidas dos travões	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	f) Luz avisadora do fluido dos travões acesa ou defeituosa. g) Funcionamento incorreto do dispositivo avisador de nível do fluido dos travões. a) Risco iminente de falha ou fratura. b) Fugas nas tubagens ou nas conexões. c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroidas. d) Tubagens mal localizadas.
1.1.12 — Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Risco iminente de falha ou fratura. b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas. c) Fugas nas tubagens ou nas conexões. d) Inchamento excessivo das tubagens sob pressão. e) Tubagens com porosidade.
1.1.13 — Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	a) Cinta ou calço com desgaste excessivo. b) Cinta ou calço atacado (por óleo, gordura, etc.). c) Cinta ou calço inexistente.
1.1.14 — Tambores, discos dos travões	Inspeção visual	a) Tambor ou disco com desgaste, excessivamente riscado e fendido, mal fixado ou fraturado. b) Tambor ou disco atacado (por óleo, gordura, etc.). c) Tambor ou disco inexistente. d) Chapa de apoio mal fixada.
1.1.15 — Cabos, tirantes, alavancas, articulações dos travões.	Inspeção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Cabo danificado ou com nós. b) Componente com desgaste ou corrosão excessiva. c) Cabo, tirante ou junta mal fixados. d) Guia dos cabos, defeituosa. e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem. f) Movimento anormal das alavancas/articulações/tirantes indicativo de má afinação ou desgaste excessivo.
1.1.16 — Atuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos).	Inspeção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Atuador fissurado ou danificado. b) Atuador com fugas. c) Atuador mal fixado ou incorretamente montado. d) Atuador excessivamente corroido. e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma. f) Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada.
1.1.17 — Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Articulação defeituosa. b) Articulação com regulação incorreta. c) Válvula gripada ou inoperativa. d) Válvula inexistente. e) Placa sinalética inexistente. f) Dados ilegíveis, ou não conformes com os requisitos (a).
1.1.18 — Ajustadores e indicadores de folgas.	Inspeção visual	a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta. b) Ajustador defeituoso. c) Instalação ou substituição incorreta.
1.1.19 — Sistema auxiliar de travagem (se montado ou exigido).	Inspeção visual	a) Ligações ou fixações mal fixadas. b) Sistema defeituoso ou inexistente.
1.1.20 — Funcionamento automático dos travões do reboque.	Desligue a ligação entre o veículo trator e o reboque.	O travão do reboque não atua automaticamente com a ligação desligada.
1.1.21 — Sistema completo de travagem	Inspeção visual	a) Outros dispositivos do sistema (por ex., bomba de líquido anticongelante, «secador» de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroidos, de modo a afetar negativamente o sistema de travagem. b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante. c) Um componente mal fixado ou incorretamente montado. d) Reparação ou alteração inadequada de um componente.
1.1.22 — Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas).	Inspeção visual	a) Inexistentes. b) Danificadas, inutilizadas ou com fugas.
1.2 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço:		
1.2.1 — Comportamento funcional (E)	Ensaio numa máquina de ensaios de travagem em condições estáticas. Aplicação gradual dos travões até atingir o esforço máximo.	a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo.

Ponto	Método	Anomalias
1.2.2 — Eficiência (E)	Ensaio em máquina de ensaios estático dos travões, com o peso com que o veículo se apresenta.	c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação). d) Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda. e) Flutuação excessiva da força de travagem durante cada rotação completa de uma roda. a) Não permite obter, pelo menos, o seguinte valor mínimo: b) Categoria M1, M2 e M3 — 50 % ⁽¹⁾ . c) Categoria N1 — 45 %. d) Categoria N2 e N3 — 43 % ⁽²⁾ . e) Categoria O2, O3 e O4 — 40 % ⁽³⁾ .
1.3 — Comportamento funcional e eficiência dos travões secundários (emergência) (se constituírem um dispositivo separado):		
1.3.1 — Comportamento funcional (E).	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito no n.º 1.2.1.	a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas. b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).
1.3.2 — Eficiência (E)	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito no n.º 1.2.2.	Esforço de travagem inferior a 50 % ⁽⁴⁾ da eficiência definida no n.º 1.2.2, em relação à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, à soma das cargas por eixo autorizadas.
1.4 — Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento:		
1.4.1 — Comportamento funcional (E)	Acionar o travão numa máquina de ensaios de travagem em condições estáticas.	Travão inoperativo num dos lados.
1.4.2 — Eficiência (E)	Ensaio com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas, com o peso com que o veículo se apresente.	Não se observa pelo menos, para todos os veículos, uma relação de travagem de 16 % face à massa máxima autorizada ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem de 12 % face à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor mais elevado.
1.5 — Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar.	Inspeção visual e, se possível, ensaio para verificar o funcionamento do sistema.	a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape). b) O sistema não funciona.
1.6 — Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador.	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador. b) O dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.
8. Emissões:		
8.2 — Emissões de escape:		
8.2.1 — Emissões de motores de ignição comandada (gasolina).		
8.2.1.1 — Equipamento de controlo de emissões de escape.	Inspeção visual	a) Equipamento de controlo de emissões previsto pelo fabricante inexistente, alterado ou defeituoso. b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões.
8.2.1.2 — Emissões de gases (E)	Medição utilizando um analisador dos gases de escape conforme com os requisitos (a). Em alternativa, para os veículos equipados com sistemas adequados de diagnóstico a bordo (OBD), o funcionamento correto do sistema de emissões pode ser verificado através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação do funcionamento correto do sistema OBD em vez da medição das emissões com o motor em marcha lenta sem carga em conformidade com as recomendações de condicionamento do fabricante e outros requisitos (a) e tendo em conta as tolerâncias pertinentes. Em alternativa, medição utilizando equipamento de deteção remota, confirmada por métodos de ensaio normalizados.	a) Ou as emissões gasosas excedem os níveis específicos indicados pelo fabricante. b) Ou, na falta desta informação, as emissões de CO excedem: 1) Para os veículos não controlados por um sistema avançado de controlo das emissões: — 4,5 % ou — 3,5 %, de acordo com a data da primeira matrícula ou utilização especificada nos requisitos (a); 2) Para os veículos controlados por um sistema avançado de controlo das emissões: — Com o motor em marcha lenta sem carga: 0,5 %; — Com o motor acelerado sem carga: 0,3 %; ou — Com o motor em marcha lenta sem carga: 0,3 % ⁽²⁾ — Com o motor acelerado sem carga: 0,2 %; de acordo com a data da primeira matrícula ou utilização especificada nos requisitos (a).

Ponto	Método	Anomalias
<p>8.2.2 — Emissões de motores de ignição por compressão (diesel):</p> <p>8.2.2.1 — Equipamento de controlo de emissões de escape.</p>	<p>Inspeção visual.</p>	<p>c) Lambda fora do intervalo $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante.</p> <p>d) A leitura OBD indica mau funcionamento significativo.</p> <p>e) A medição por deteção remota indica incumprimento significativo.</p>
<p>8.2.2.2 — Opacidade (E)</p>	<p>a) Medição da opacidade dos gases de escape com o motor em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) e desembraiado e com a caixa de velocidades em ponto morto.</p> <p>b) Pré-condicionamento do veículo:</p> <p>1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p> <p>2) Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>i) O motor deve estar quente, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve estar a pelo menos 80°C, ou à temperatura normal de funcionamento (caso seja inferior), ou o bloco do motor deve estar a uma temperatura equivalente quando medida pelo nível da radiação infra vermelha. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efetuada, a temperatura normal de funcionamento do motor pode ser determinada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.</p> <p>ii) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.</p> <p>c) Método de ensaio:</p> <p>1) 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 de grande capacidade, implica esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador.</p> <p>2) Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido, rápida e continuamente (em menos de 1 segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção.</p> <p>3) Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, a velocidade especificada pelo fabricante, no caso de veículos com transmissões automáticas ou dois terços da velocidade de corte antes de libertar o acelerador, caso estes dados não estejam disponíveis. Isto pode ser verificado, por exemplo, controlando a velocidade do motor ou deixando um intervalo de tempo suficiente entre o momento inicial e final de aceleração, que, no caso dos veículos das categorias M2, M3, N2, N3, deve ser de pelo menos 2 segundos.</p>	<p>a) Equipamento de controlo de emissões previsto pelo fabricante inexistente, alterado ou defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões.</p> <p>a) Nos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (a), a opacidade excede os níveis registados na chapa do fabricante do veículo.</p> <p>b) Se estas informações não estiverem disponíveis ou os requisitos (a) não permitirem a utilização de valores de referência, aplica-se:</p> <p>— 2,5 m-1 — para motores normalmente aspirados;</p> <p>— 3,0 m-1 — para motores sobrealimentados;</p> <p>— 1,5 m-1 ⁽⁶⁾ — para os veículos identificados nos requisitos (a) ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (a).</p> <p>c) A medição por deteção remota indica incumprimento significativo.</p>

Ponto	Método	Anomalias
	<p>4) Os veículos não devem ser aprovados se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efetuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer outro cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Podem ser limitados o número máximo de ciclos de ensaio.</p> <p>5) Para evitar controlos desnecessários, podem ser aprovados veículos quando depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga, apresentem valores medidos significativamente superiores aos valores-limite. Para evitar também controlos desnecessários, podem ser aprovados veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores-limite após a realização de, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga, tendo em atenção as tolerâncias apropriadas.</p> <p>Em alternativa, medição utilizando equipamento de deteção remota, confirmada por métodos de ensaio normalizados.</p>	

(¹) 48 % para os veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991.

(²) 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data especificada nos requisitos (a) consoante a data que for mais recente.

(³) 43 % para os reboques e semirreboques matriculados após 1988 ou a partir da data especificada na requisitos (a), consoante a data que for mais recente.

(⁴) 2,2 m/s² para veículos das categorias N1, N2 e N3.

(⁵) Homologados em conformidade com os limites indicados no anexo 1, ponto 5.3.1.4, linha A ou B, da Diretiva n.º 70/220/CEE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 98/69/CE ou posterior, ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de julho de 2002.

(⁶) Homologados em conformidade com os limites indicados no anexo 1, ponto 5.3.1.4, linha B, da Diretiva n.º 70/220/CEE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 98/69/CE ou posterior, no anexo 1, secção 6.2.1, linha B1, B2 ou C, da Diretiva n.º 88/77/CEE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 1999/96/CE ou posterior, ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de julho de 2008.

Notas

(a) Os 'requisitos' são constituídos pelos requisitos de homologação em vigor à data da primeira matrícula ou da primeira entrada em circulação, bem como pelas obrigações de retro montagem ou pela legislação nacional do país de matrícula.»

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Portaria n.º 370/2012

de 9 de novembro

A Portaria n.º 104/2012, de 17 de abril, que aprovou medidas de mitigação dos efeitos da seca que atingiu o território do continente, veio admitir, como caso de força maior, o incumprimento do dever de manter anualmente o número de cabeças normais inicialmente declaradas, estabelecido pelo n.º 3 do artigo 16.º da Portaria n.º 229-B/2008, de 6 de março, que aprovou, nomeadamente, o regulamento específico da ação n.º 2.2.2, «Proteção da biodiversidade doméstica», da medida n.º 2.2, «Valorização de modos de produção», do subprograma n.º 2 do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente, abreviadamente designado por PRODER.

Exigiu a citada portaria que, para efeitos do referido no parágrafo anterior, esse incumprimento decorra da redução total ou parcial do efetivo pecuário candidato e, fundamentando-se tal possibilidade de carácter excepcional, nas dificuldades decorrentes da situação de seca. A adoção desta medida permite a não aplicação de sanções

em caso de incumprimento dos compromissos assumidos no âmbito da ação designada «Proteção da biodiversidade doméstica», do PRODER.

A aplicação do mecanismo atrás descrito, bem como a entrada em vigor da Decisão de Execução da Comissão n.º 4124/2012, de 21 de junho, que consagra períodos de retenção especiais para os pagamentos diretos animais, revelaram a necessidade de proceder ao ajustamento dos períodos de compromisso previstos no n.º 3 do artigo 16.º do regulamento da ação designada «Proteção da biodiversidade doméstica», do PRODER, garantindo a harmonização dos dois instrumentos.

Neste contexto, importa alterar a Portaria n.º 104/2012, de 17 de abril, por forma a consagrar esta redução, fazendo coincidir os períodos de retenção para efeitos dos pagamentos diretos animais, no ano de 2012, com os períodos de compromisso previstos no artigo 16.º da Portaria n.º 229-B/2008, de 6 de março.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Agricultura, ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 37-A/2008, de 5 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 66/2009, de 20 de março, e 69/2010, de 16 de junho, e no uso das competências delegadas através do despacho n.º 12412/2011, de 20 de setembro, o seguinte: