



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 68/2022

de 12 de outubro

Sumário: Transpõe a Diretiva Delegada (UE) 2021/1716, relativa à atualização de determinadas designações de categorias de veículos.

O Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, entre outros aspetos, estabelece os requisitos mínimos de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2014/47/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014 (Diretiva 2014/47/UE).

A Diretiva Delegada (UE) 2021/1716, da Comissão, de 29 de junho de 2021 [Diretiva Delegada (UE) 2021/1716], altera a Diretiva 2014/47/UE, no que diz respeito às modificações das designações europeias de determinadas categorias de veículos, decorrentes de alterações da legislação relativa à homologação de modelo dos veículos.

Através do presente decreto-lei, transpõe-se a Diretiva Delegada (UE) 2021/1716, no que diz respeito à atualização de determinadas designações de categorias de veículos.

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 procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, transpondo a Diretiva Delegada (UE) 2021/1716, da Comissão, de 29 de junho de 2021.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro

Os artigos 2.º, 5.º, 9.º, 11.º, 12.º, 14.º, 16.º e 18.º do Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — O presente capítulo aplica-se aos seguintes veículos, com velocidade de projeto superior a 25 km/h:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) Tratores de rodas das categorias T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b cuja utilização tenha lugar principalmente na via pública para fins comerciais de transporte rodoviário de mercadorias, com uma velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

2 — [...]

3 — [...]



Artigo 5.º

[...]

1 — Para a atribuição de um perfil de risco a uma empresa são utilizados os critérios enumerados no anexo I à portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, devendo essas informações ser utilizadas para controlar com maior rigor e maior frequência as empresas com uma classificação de risco elevado, bem como o sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, administrado pelo IMT, I. P.

2 — As informações relativas ao número e à gravidade das deficiências descritas no anexo II à portaria a que se refere o número anterior e, se aplicável, no anexo III à mesma portaria, constatadas nos veículos operados por cada empresa são introduzidas no sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, para os veículos a que se referem as alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 2.º

3 — [...]

Artigo 9.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — A inspeção técnica minuciosa na estrada abrange os itens enumerados no anexo II à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º considerados necessários e relevantes, tendo nomeadamente em conta a segurança dos travões, dos pneus, das rodas e do quadro, bem como o nível sonoro e os métodos recomendados para a inspeção desses itens.

6 — No caso de o certificado de inspeção técnica ou o relatório de inspeção na estrada indicar que um dos itens enumerados no anexo II à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º foi inspecionado nos três últimos meses, o inspetor abstém -se de o inspecionar, exceto se uma deficiência óbvia o justificar.

Artigo 11.º

[...]

1 — Os itens a inspecionar, bem como a lista de deficiências possíveis e o seu nível de gravidade, constam do anexo II à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º

2 — [...]

3 — [...]

4 — Um veículo que apresente várias deficiências nos pontos inspecionados, definidos no âmbito da inspeção a que se refere o anexo II à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º, pode ser classificado no grupo de deficiências imediatamente superior, caso se considere que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 12.º

[...]

1 — Durante uma inspeção na estrada, o veículo pode ser submetido a uma inspeção da imobilização da sua carga, conforme previsto no anexo III à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º, a fim de garantir que a carga esteja imobilizada, de modo a não interferir com a condução em condições de segurança ou pôr em perigo a vida, a saúde, bens ou o ambiente.

2 — [...]

3 — Sem prejuízo dos requisitos aplicáveis ao transporte de determinadas categorias de mercadorias, tais como as abrangidas pelo Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR), a imobilização da carga e a inspeção da imobilização da carga podem ser efetuadas em conformidade com os princípios e, se for caso disso, com as normas estabelecidas na secção I do anexo III à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º, ou utilizada a versão mais recente das normas estabelecidas no n.º 5 da secção I do anexo III ao ADR.

4 — [...]

Artigo 14.º

[...]

1 — [...]

2 — Após a conclusão da inspeção minuciosa, é redigido um relatório, conforme previsto no anexo IV à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º, e dada uma cópia ao condutor do veículo.

3 — [...]

Artigo 16.º

[...]

1 — [...]

2 — A notificação referida no número anterior contém os dados do relatório de inspeção na estrada previstos no anexo IV à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º e é comunicada, de preferência, através do registo eletrónico nacional.

3 — [...]

Artigo 18.º

[...]

1 — O IMT, I. P., deve, até 31 de março de 2021 e, daí em diante, de dois em dois anos, comunicar à Comissão Europeia, por meios eletrónicos, os dados recolhidos no biénio anterior relativos aos veículos inspecionados em Portugal de acordo com o modelo de relatório previsto no anexo V à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º

2 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) Em caso de inspeções minuciosas, os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no n.º 10 do anexo IV à portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º

3 — [...]

Artigo 3.º

Norma transitória

Até à publicação da portaria a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º, os n.ºs 5 e 6 do artigo 9.º, os n.ºs 1 e 4 do artigo 11.º, os n.ºs 1 e 3 do artigo 12.º, o n.º 2 do artigo 14.º, o n.º 2 do artigo 16.º, o n.º 1 e a alínea d) do n.º 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, mantêm-se em vigor os anexos I a V ao Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro.



Artigo 4.º

Referências legais

As referências legais e regulamentares feitas em qualquer diploma aos anexos I a V ao Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, e a tratores da categoria T5 consideram-se feitas, respetivamente, aos correspondentes anexos à portaria a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º, os n.ºs 5 e 6 do artigo 9.º, os n.ºs 1 e 4 do artigo 11.º, os n.ºs 1 e 3 do artigo 12.º, o n.º 2 do artigo 14.º, o n.º 2 do artigo 16.º, o n.º 1 e a alínea d) do n.º 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, e aos tratores das categorias T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogados os anexos I a V ao Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de setembro de 2022. — *António Luís Santos da Costa* — *António Manuel Veiga dos Santos Mendonça Mendes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 29 de setembro de 2022.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 29 de setembro de 2022.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

115746306