

**PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS**

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 72/2007**

A CNE — Cimentos Nacionais e Estrangeiros, S. A., é uma empresa vocacionada para a produção e distribuição de cimentos que iniciou a sua actividade em 2000.

A CNE decidiu realizar um projecto de investimento destinado à criação de uma unidade de moagem de clínquer com uma capacidade nominal na ordem de 1 500 000 t/ano e a criação de um terminal portuário no Porto de Setúbal para recepção de mercadorias e a expedição de produtos por via marítima.

Este projecto visa contribuir para a expansão da actividade da CNE, a qual passa pelo aumento do volume de negócios e pela presença em mercados externos, bem como para a melhoria dos seus sistemas de gestão e desenvolvimento de processos internos.

O projecto permitirá impulsionar o tecido industrial do distrito de Setúbal, contribuir para o aumento das exportações nacionais de cimento e dotar o País de maior capacidade de produção de cimento de forma a dar resposta aos projectos estruturantes nacionais.

O investimento em causa supera os 118 milhões de euros, prevendo-se a criação de 50 postos de trabalho e a sua manutenção, bem como o alcance de um valor de vendas anual de 105 milhões de euros no final de 2009 e de 120 milhões de euros no final de 2015, ano do termo da vigência do contrato.

Deste modo, considera-se que este projecto, pelo seu mérito, demonstra especial interesse para a economia nacional e reúne as condições necessárias à admissão ao regime contratual e à concessão de incentivos financeiros e fiscais previstos para grandes projectos de investimento.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar as minutas do contrato de investimento e respectivos anexos a celebrar entre o Estado Português, representado pela Agência Portuguesa para o Investimento, E. P. E., a Plêiade — Instrumentos e Participações, SGPS, e a CNE — Cimentos Nacionais e Estrangeiros, S. A., que tem por objecto a modernização da unidade industrial desta última sociedade, localizada em Setúbal.

2 — Conceder os benefícios fiscais em sede de IRC que constam do contrato de investimento e do contrato de concessão de benefícios fiscais, sob proposta do Ministro de Estado e das Finanças, atento o disposto no n.º 1 do artigo 39.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 215/89, de 1 de Julho, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 198/2001, de 3 de Julho, e pelas Leis n.ºs 85/2001, de 4 de Agosto, 109-B/2001, de 27 de Dezembro, 32-B/2002, de 30 de Dezembro, 55-B/2004, de 30 de Dezembro, e 60-A/2005, de 30 de Dezembro, e no Decreto-Lei n.º 409/99, de 15 de Outubro.

3 — Determinar que o original do contrato referido no n.º 1 fique arquivado na Agência Portuguesa para o Investimento, E. P. E.

4 — Determinar que a presente resolução produza efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 28 de Dezembro de 2006. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

**MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA**

**Decreto-Lei n.º 203/2007**

de 28 de Maio

O Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de Junho, aprovou o Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação, transpondo para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 2002/7/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro.

Considerando a grande importância para a economia nacional das actividades ligadas ao transporte de material lenhoso, o Decreto-Lei n.º 131/2006, de 11 de Julho, procedeu à alteração do citado Regulamento no sentido de prever a possibilidade de veículos de cinco ou mais eixos que transportem exclusivamente material lenhoso atinjam o peso bruto máximo, para o conjunto veículo a motor-reboque, de 60 t. Para que tal se verifique é necessário que os veículos estejam preparados tecnicamente para o efeito, pelo que importa agora estabelecer para o comprimento máximo destes conjuntos um valor tecnicamente compatível com aquele peso bruto máximo.

A adopção de tais medidas na circulação nacional permite uma redução na circulação rodoviária do número de tais conjuntos de veículos e uma consequente redução nas emissões poluentes.

Por outro lado e atendendo à necessidade de estabelecer limites máximos específicos para os pesos e dimensões das máquinas, quando em circulação, procede-se à fixação de um conjunto de valores que têm em conta a realidade da circulação destes veículos.

Assim:

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

**Artigo 1.º**

**Objecto**

O presente decreto-lei altera o Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de Junho, com a redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 131/2006, de 11 de Julho.

**Artigo 2.º**

**Alteração do Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação**

Os artigos 2.º, 3.º, 4.º, 8.º-A, 11.º e 13.º do Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação, que consta do anexo I do Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de Junho, com a redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 131/2006, de 11 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

**«ANEXO I**

[...]

**Artigo 2.º**

[...]

1 — .....

a) .....

b) ‘Veículo de transporte condicionado’ qualquer veículo cujas superestruturas, fixas ou móveis, estejam

especialmente equipadas para o transporte de mercadorias a uma temperatura controlada e cujas paredes laterais, incluindo o isolamento, tenham, pelo menos, 45 mm de espessura;

- c) .....
- d) .....
- e) ‘Tara’ o peso do veículo em ordem de marcha, sem passageiros nem carga, com o líquido de arrefecimento, lubrificantes, 90 % do total de combustível, 100 % dos outros fluidos, excepto águas residuais, ferramentas e roda de reserva, quando esta seja obrigatória e, com excepção dos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos, o condutor (75 kg), devendo ainda ser considerado, no caso dos veículos pesados de passageiros, o peso do guia (75 kg), se estiver previsto um lugar específico para o mesmo;
- f) .....
- g) .....
- h) ‘Peso bruto rebocável’ a capacidade máxima de carga rebocável dos veículos a motor e tractores agrícolas;
- i) .....
- j) .....
- l) ‘Dolly’ dispositivo equipado com um sistema mecânico de engate destinado a converter um semi-reboque num reboque.

2 — .....

Artigo 3.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) .....
- i) Máquinas com motor de propulsão ou rebocáveis — 20 m.

3 — .....

- a) .....
- b) .....
- c) Máquinas com motor de propulsão ou rebocáveis — 3 m.

4 — Altura máxima dos veículos:

- a) Veículos a motor e seus reboques — 4 m;
- b) Máquinas com motor ou rebocáveis — 4,5 m.

- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....

9 — É admitida a circulação de conjuntos formados por um automóvel de mercadorias e um semi-reboque, adaptado por construção ao transporte de mate-

rial lenhoso, ligados através de um elemento rebocado (*dolly*), devendo respeitar-se o seguinte:

- a) Comprimento máximo do conjunto — 25,25 m;
- b) As dimensões máximas do veículo a motor e do semi-reboque considerados individualmente não podem exceder o fixado no presente artigo.

10 — Os conjuntos a que se refere o número anterior devem obrigatoriamente dispor de sistemas de travagem ABS, conforme o disposto no Regulamento da Homologação do Sistema de Travagem dos Automóveis e Seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 195/2000, de 22 de Agosto, com a alteração conferida pelo Decreto-Lei n.º 72-E/2003, de 14 de Abril.

11 — Por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna e dos transportes pode ser restringida a circulação dos conjuntos a que se refere o número anterior nas vias em que devido ao seu traçado a circulação destes conjuntos não se mostre adequada, bem como nos períodos de maior intensidade de trânsito.

Artigo 4.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — O raio interior previsto no n.º 1 deve ser de 2 m no caso dos conjuntos a que se refere o n.º 9 do artigo anterior.

Artigo 8.º-A

Transporte de material lenhoso

1 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efectuem exclusivamente transporte de material lenhoso, nomeadamente toros de madeira e similares, podem circular com um peso bruto máximo de 60 t desde que estejam tecnicamente preparados para o efeito, devendo no respectivo certificado de matrícula estar fixado este valor.

2 — Os proprietários dos veículos que estejam tecnicamente preparados para o transporte referido no número anterior mas não conste do respectivo certificado de matrícula este valor de peso bruto devem requerer a sua alteração.

Artigo 11.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — Nos veículos de mercadorias com caixa aberta, no caso de existirem taipais, os mesmos não podem ter altura inferior a 200 mm, devendo ficar perpendiculares ao solo quando abertos.
- 6 — (*Anterior n.º 5.*)
- 7 — (*Anterior n.º 6.*)
- 8 — (*Anterior n.º 7.*)

Artigo 13.º

Lotação

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — Sem prejuízo das disposições específicas aplicáveis a veículos pesados de passageiros, é atribuído a cada lugar o peso de 75 kg no caso do condutor e de 68 kg no caso dos passageiros.»

Artigo 3.º

**Aditamento ao Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximas Autorizados para os Veículos em Circulação**

É aditado o artigo 8.º-B ao Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximas Autorizados para os Veículos em Circulação, que consta do anexo I do Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de Junho, com a redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 131/2006, de 11 de Julho, com a seguinte redacção:

«Artigo 8.º-B

**Peso bruto máximo das máquinas**

- 1 — O peso bruto máximo das máquinas com motor ou rebocáveis ou seus conjuntos, quando em circulação, é de 60 t.
- 2 — Os pesos máximos por eixo das máquinas são os estabelecidos no artigo seguinte.
- 3 — O peso bruto de uma máquina rebocada não pode ser superior a uma vez e meia o peso bruto do veículo tractor.»

Artigo 4.º

**Republicação**

O anexo I do Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de Junho, com a redacção actual, é republicado em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei.

Artigo 5.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Março de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *João Titterington Gomes Cravinho*.

Promulgado em 16 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 17 de Maio de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO

**Republicação do anexo I do Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de Junho**

ANEXO I

**REGULAMENTO QUE FIXA OS PESOS E AS DIMENSÕES MÁXIMAS AUTORIZADOS PARA OS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO**

SECÇÃO I

**Âmbito de aplicação e definições**

Artigo 1.º

**Âmbito de aplicação**

1 — O presente Regulamento fixa, para efeitos de circulação, os pesos e as dimensões máximas dos veículos a motor e seus reboques.

2 — As disposições constantes do presente Regulamento relativas a reboques são também aplicáveis aos semi-reboques.

Artigo 2.º

**Definições**

1 — Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

a) «Veículo a motor» qualquer veículo provido de um motor de propulsão que circule na via pública pelos seus próprios meios;

b) «Veículo de transporte condicionado» qualquer veículo cujas superestruturas, fixas ou móveis, estejam especialmente equipadas para o transporte de mercadorias a uma temperatura controlada e cujas paredes laterais, incluindo o isolamento, tenham, pelo menos, 45 mm de espessura;

c) «Automóvel pesado de passageiros articulado» qualquer automóvel pesado de passageiros constituído por dois segmentos rígidos permanentemente ligados por uma secção articulada que permite a comunicação entre ambos e a livre circulação dos passageiros, sendo que a junção e a disjunção das duas partes apenas podem ser realizadas numa oficina;

d) «Dimensões máximas autorizadas» as dimensões máximas para a utilização de um veículo previstas na secção seguinte;

e) «Tara» o peso do veículo em ordem de marcha, sem passageiros nem carga, com o líquido de arrefecimento, lubrificantes, 90% do total de combustível, 100% dos outros fluidos, excepto águas residuais, ferramentas e roda de reserva, quando esta seja obrigatória e, com excepção dos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos, o condutor (75 kg), devendo ainda ser considerado, no caso dos veículos pesados de passageiros, o peso do guia (75 kg), se estiver previsto um lugar específico para o mesmo;

f) «Peso bruto» o conjunto da tara e da carga que o veículo pode transportar;

g) «Peso bruto rebocável» a capacidade máxima de carga rebocável dos veículos a motor e tractores agrícolas;

h) «Dimensões» as medidas de comprimento, largura e altura do contorno envolvente de um veículo, compreendendo todos os acessórios para os quais não esteja prevista uma excepção;

i) «Lotação» o número de passageiros que o veículo pode transportar, incluindo o condutor;

j) «Dolly» dispositivo equipado com um sistema mecânico de engate destinado a converter um semi-reboque num reboque.

2 — As definições de reboque, semi-reboque, conjunto de veículos, automóvel pesado de passageiros, comboio turístico e objecto indivisível são as que constam do Código da Estrada.

## SECÇÃO II

### Dimensões máximas dos veículos para efeitos de circulação

#### Artigo 3.º

##### Dimensões máximas dos veículos

1 — As dimensões máximas dos veículos, quando em circulação, são as referidas nos números seguintes.

2 — Comprimento máximo:

a) Veículos a motor de dois ou mais eixos (com excepção dos automóveis pesados de passageiros) — 12 m;

b) Reboques de um ou mais eixos — 12 m;

c) Automóveis pesados de passageiros com dois eixos — 13,5 m;

d) Automóveis pesados de passageiros com três ou mais eixos — 15 m;

e) Automóveis pesados de passageiros articulados — 18,75 m;

f) Conjunto veículo tractor-semi-reboque de três ou mais eixos — 16,5 m;

g) Conjunto veículo a motor-reboque — 18,75 m;

h) Comboios turísticos — 18,75 m;

i) Máquinas com motor de propulsão ou rebocáveis — 20 m.

3 — Largura máxima dos veículos:

a) Qualquer veículo — 2,55 m;

b) Veículos de transporte condicionado — 2,6 m;

c) Máquinas com motor de propulsão ou rebocáveis — 3 m.

4 — Altura máxima dos veículos:

a) Veículos a motor e seus reboques — 4 m;

b) Máquinas com motor ou rebocáveis — 4,5 m.

5 — Nas dimensões fixadas estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.

6 — Para além de outros limites legais, os semi-reboques devem respeitar ainda o seguinte:

a) A distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semi-reboque é de 12 m;

b) A distância medida horizontalmente entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da dianteira do semi-reboque não deve ser superior a 2,04 m.

7 — Nos conjuntos de veículos formados por um automóvel de mercadorias e um reboque deve verificar-se o seguinte:

a) A distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás

da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto, diminuída da distância entre a retaguarda do veículo a motor e a parte dianteira do reboque, é de 15,65 m;

b) A distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto é de 16,4 m.

8 — Se um automóvel pesado de passageiros tiver instalado quaisquer acessórios amovíveis, o comprimento do veículo, incluindo aqueles acessórios, não deve exceder o comprimento máximo fixado no n.º 2.

9 — É admitida a circulação de conjuntos formados por um automóvel de mercadorias e um semi-reboque, adaptado por construção ao transporte de material lenhoso, ligados através de um elemento rebocado (*dolly*), devendo respeitar-se o seguinte:

a) Comprimento máximo do conjunto — 25,25 m;

b) As dimensões máximas do veículo a motor e do semi-reboque considerados individualmente não podem exceder o fixado no presente artigo.

10 — Os conjuntos a que se refere o número anterior devem obrigatoriamente dispor de sistemas de travagem ABS, conforme o disposto no Regulamento da Homologação do Sistema de Travagem dos Automóveis e Seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 195/2000, de 22 de Agosto, com a alteração conferida pelo Decreto-Lei n.º 72-E/2003, de 14 de Abril.

11 — Por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna e dos transportes pode ser restringida a circulação dos conjuntos a que se refere o número anterior nas vias em que devido ao seu traçado a circulação destes conjuntos não se mostre adequada, bem como nos períodos de maior intensidade de trânsito.

#### Artigo 4.º

##### Requisitos de manobrabilidade

1 — Qualquer veículo a motor ou conjunto de veículos em movimento deve poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,5 m e um raio interior de 5,3 m sem que qualquer ponto extremo do veículo ou conjunto de veículos saia da referida coroa, com excepção das partes salientes em relação à largura previstas no artigo 6.º

2 — Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo, sendo no caso de veículo articulado as duas secções rígidas alinhadas pelo plano.

3 — Quando, a partir de uma aproximação em linha recta, o veículo referido no número anterior entra na área circular descrita no n.º 1, nenhum dos seus elementos pode ultrapassar o plano vertical em mais de 0,6 m.

4 — O raio interior previsto no n.º 1 deve ser de 2 m no caso dos conjuntos a que se refere o n.º 9 do artigo anterior.

## SECÇÃO III

**Dispositivos não tomados em consideração na medição das dimensões**

## Artigo 5.º

**Dispositivos não tomados em consideração na medição do comprimento**

Na medição do comprimento dos veículos não são tomados em consideração os seguintes dispositivos:

- a) Limpa-pára-brisas e dispositivos de lavagem do pára-brisas;
- b) Chapas de matrícula à frente e à retaguarda;
- c) Dispositivos de selagem aduaneira e sua protecção;
- d) Dispositivos de fixação dos oleados das coberturas das caixas e sua protecção;
- e) Luzes;
- f) Espelhos retrovisores ou outros dispositivos auxiliares de visão para a retaguarda;
- g) Tubos de admissão de ar;
- h) Batentes para caixas amovíveis;
- i) Degraus e estribos de acesso;
- j) Borrachas;
- l) Plataformas elevatórias, rampas de acesso e outros equipamentos semelhantes, em ordem de marcha, desde que não constituam saliência superior a 200 mm;
- m) Dispositivos de engate do veículo a motor.

## Artigo 6.º

**Dispositivos não tomados em consideração na medição da largura**

Na medição da largura dos veículos não são tomados em consideração os seguintes dispositivos:

- a) Luzes;
- b) Dispositivos de selagem aduaneira e sua protecção;
- c) Dispositivos de fixação de oleados e sua protecção;
- d) Dispositivos de controlo da pressão dos pneus;
- e) Elementos flexíveis dos sistemas antiprojecção;
- f) Espelhos retrovisores;
- g) Degraus e estribos retrácteis;
- h) As partes deflectidas das paredes laterais dos pneus imediatamente acima do ponto de contacto com o solo;
- i) No caso dos veículos das categorias europeias M2 e M3, rampas de aceso em ordem de marcha, plataformas de elevação e outro equipamento semelhante que não ultrapasse 10 mm em relação à face lateral do veículo desde que os cantos posteriores e anteriores das rampas se apresentem arredondados com um raio não inferior a 5 mm e as arestas sejam boleadas com um raio não inferior a 2,5 mm.

## Artigo 7.º

**Dispositivo não tomado em consideração na medição da altura**

Na medição da altura dos veículos não são tomados em consideração as antenas de comunicação e os pantógrafos na sua posição mais elevada.

## SECÇÃO IV

**Pesos brutos máximos dos veículos para efeitos de circulação**

## Artigo 8.º

**Peso bruto máximo dos veículos**

1 — Os pesos brutos máximos dos veículos fixados, quando em circulação, são os referidos nos números seguintes.

2 — Peso bruto máximo para veículos de:

- a) Dois eixos — 19 t;
- b) Três eixos — 26 t;
- c) Quatro ou mais eixos — 32 t.

3 — Peso bruto máximo para conjunto veículo tractor-semi-reboque de:

- a) Três eixos — 29 t;
- b) Quatro eixos — 38 t;
- c) Cinco ou mais eixos — 40 t;
- d) Cinco ou mais eixos transportando dois contentores ISO de 20' ou um contentor ISO de 40' — 44 t.

4 — Peso bruto máximo para automóvel pesado de passageiros articulado de:

- a) Três eixos — 28 t;
- b) Quatro ou mais eixos — 32 t.

5 — Peso bruto máximo para conjunto veículo a motor-reboque de:

- a) Três eixos — 29 t;
- b) Quatro eixos — 37 t;
- c) Cinco ou mais eixos — 40 t;
- d) Cinco ou mais eixos transportando dois contentores ISO de 20' — 44 t.

6 — Peso bruto máximo para reboques de:

- a) Um eixo — 10 t;
- b) Dois eixos — 18 t;
- c) Três ou mais eixos — 24 t.

7 — Com excepção dos reboques agrícolas, o peso bruto do reboque não pode ser superior a uma vez e meia o peso bruto do veículo tractor.

## Artigo 8.º-A

**Transporte de material lenhoso**

1 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efectuem exclusivamente transporte de material lenhoso, nomeadamente toros de madeira e similares, podem circular com um peso bruto máximo de 60 t desde que estejam tecnicamente preparados para o efeito, devendo no respectivo certificado de matrícula estar fixado este valor.

2 — Os proprietários dos veículos que estejam tecnicamente preparados para o transporte referido no número anterior mas não conste do respectivo certificado de matrícula este valor de peso bruto devem requerer a sua alteração.

## Artigo 8.º-B

**Peso bruto máximo das máquinas**

1 — O peso bruto máximo das máquinas com motor ou rebocáveis ou seus conjuntos, quando em circulação, é de 60 t.

2 — Os pesos máximos por eixo das máquinas são os estabelecidos no artigo seguinte.

3 — O peso bruto de uma máquina rebocada não pode ser superior a uma vez e meia o peso bruto do veículo tractor.

## Artigo 9.º

**Peso bruto máximo por eixo**

1 — Os pesos brutos máximos por eixo dos veículos, quando em circulação, são os referidos nos números seguintes.

2 — Pesos brutos máximos de um eixo simples:

- a) Frente (automóveis) — 7,5 t;
- b) Não motor — 10 t;
- c) Motor — 12 t.

3 — No eixo duplo motor e não motor, os pesos brutos máximos relacionam-se com a correspondente distância entre eixos (*d*) da seguinte forma:

- a) Se *d* for inferior a 1 m — 12 t;
- b) Se *d* for de 1 m a 1,29 m — 17 t;
- c) Se *d* for de 1,3 m a 1,79 m — 19 t;
- d) Se *d* for igual ou superior a 1,8 m — 20 t.

4 — No eixo triplo motor e não motor, os pesos brutos máximos relacionam-se com a correspondente distância entre os dois eixos extremos (*D*) da seguinte forma:

- a) Se *D* for inferior a 2,6 m — 21 t;
- b) Se *D* for igual ou superior a 2,6 m — 24 t.

## Artigo 10.º

**Peso bruto rebocável**

1 — O peso bruto rebocável dos automóveis, quando em circulação, deve ser o menor dos seguintes valores:

a) O do peso bruto rebocável máximo tecnicamente admissível, estabelecido com base na construção e no desempenho do veículo e ou na resistência do dispositivo mecânico de engate;

b) Metade da tara do automóvel, não podendo exceder 750 kg nos veículos destinados a atrelar reboques sem travão de serviço;

c) O valor do peso bruto do automóvel nos veículos com peso bruto inferior ou igual a 3500 kg destinados a atrelar reboques equipados com travões de serviço e uma vez e meia o peso bruto do automóvel, não podendo exceder 3500 kg no caso dos veículos «fora de estrada»;

d) 3500 kg nos veículos com peso bruto superior a 3500 kg destinados a atrelar reboques equipados com travões de serviço de inércia;

e) Uma vez e meia o peso bruto do automóvel nos veículos com um peso bruto superior a 3500 kg destinados a atrelar reboques com sistema de travagem contínua.

2 — O peso bruto rebocável dos tractores agrícolas deve ser o menor dos seguintes valores:

a) O do peso bruto rebocável máximo tecnicamente admissível, estabelecido com base na construção e no

desempenho do veículo e ou na resistência do dispositivo mecânico de engate;

b) 750 kg nos veículos destinados a atrelar apenas reboques sem travão de serviço;

c) Três vezes o peso bruto do tractor, não podendo exceder 3500 kg nos veículos destinados a atrelar apenas reboques equipados com travões de serviço de inércia;

d) Quatro vezes o peso bruto do tractor nos veículos com sistema de travagem mecânico destinados a atrelar reboques equipados com travões de serviço de travagem contínua;

e) Quatro vezes o peso bruto do tractor nos veículos com sistema de travagem hidráulico ou pneumático destinados a atrelar reboques equipados com travões de serviço de travagem mecânica;

f) Seis vezes o peso bruto do tractor nos veículos com sistema de travagem hidráulico ou pneumático destinados a atrelar reboques equipados com travões de serviço de travagem hidráulica ou pneumática.

3 — Nos conjuntos formados por um veículo a motor e um reboque ou semi-reboque, o peso bruto máximo do reboque ou do semi-reboque pode ser um dos seguintes valores:

a) O constante no documento de identificação do reboque, se esse valor for menor ou igual ao peso bruto rebocável constante no documento de identificação do veículo tractor;

b) O valor do peso bruto rebocável do veículo tractor, se o peso bruto constante no documento de identificação do reboque exceder aquele valor.

## SECÇÃO V

**Outras características relativas a dimensões e pesos**

## Artigo 11.º

**Outras características relativas a dimensões**

1 — Nos conjuntos veículo a motor-reboque, com excepção dos formados por veículos a motor das categorias europeias M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> ou tractores agrícolas, ou que incluam reboques das categorias europeias O<sub>1</sub> ou O<sub>2</sub>, a distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não deve ser inferior a 3 m.

2 — As caixas dos veículos a motor e seus reboques não devem prejudicar as suas condições de equilíbrio e estabilidade e:

a) Nos automóveis pesados, a linha vertical que passa pelo centro de gravidade resultante da caixa, carga e passageiros deve estar situada à frente do eixo da retaguarda e a uma distância deste não inferior a 5% da distância entre eixos;

b) Nos automóveis ligeiros, basta que a linha referida na alínea anterior não fique situada atrás do eixo da retaguarda.

3 — As caixas dos automóveis de mercadorias e dos pesados de passageiros só podem prolongar-se além do eixo da retaguarda até uma distância igual a dois terços da distância entre eixos, podendo, nos automóveis equipados com caixas especiais e mediante autorização da Direcção-Geral de Viação, o mesmo limite ser excedido, sem prejuízo do disposto no número anterior.

4 — Nos automóveis equipados com caixas especiais, nenhuma parte do veículo pode passar além de um plano vertical paralelo à face lateral do mesmo e distando desta 1200 mm quando o veículo descreve uma curva com o ângulo de viragem máximo das rodas directrizes.

5 — Nos veículos de mercadorias com caixa aberta, no caso de existirem taipais, os mesmos não podem ter altura inferior a 200 mm, devendo ficar perpendiculares ao solo quando abertos.

6 — Por despacho do director-geral de Viação são fixados os valores máximos que as caixas podem exceder relativamente à largura dos rodados mais largos.

7 — Todos os acessórios móveis devem ser fixados de forma a evitar que, em caso de oscilação, passem além do contorno envolvente dos veículos.

8 — Os cubos das rodas e as lanternas dos veículos de tracção animal podem sobressair até ao limite de 200 mm sobre cada uma das faces laterais.

### Artigo 12.º

#### Outras características relativas a pesos

1 — O peso bruto no eixo ou eixos motores de um veículo ou conjunto de veículos não pode ser inferior a 25 % do peso bruto do veículo ou conjunto de veículos.

2 — O peso bruto que incide sobre o eixo da frente não pode ser inferior a 20 % ou 15 % do peso bruto total, conforme se trate, respectivamente, de veículos de um ou mais eixos à retaguarda.

3 — O valor do peso bruto máximo, em toneladas, de um veículo a motor de quatro eixos não pode exceder cinco vezes o valor da distância, em metros, entre os eixos extremos do veículo, excepto no caso dos veículos com caixa aberta ou betoneira.

4 — Nos veículos ligeiros de mercadorias com quadro-cabina separados, após carroçamento, a carga útil não pode ser inferior a 10 % do peso bruto.

### Artigo 13.º

#### Lotação

1 — A lotação dos automóveis ligeiros de passageiros e dos automóveis de mercadorias é fixada de modo a garantir para cada passageiro uma largura mínima de banco de 400 mm.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, nos bancos da frente só são permitidos dois lugares ao lado do condutor se o plano que passa pelo eixo do volante de direcção, paralelamente ao plano horizontal do veículo, distar, pelo menos, 1000 mm da porta mais afastada, medidos a meia altura das costas do banco.

3 — Os lugares dos passageiros devem distribuir-se no interior dos veículos de forma a assegurar a maior estabilidade e de modo que a resultante das forças representadas pelo peso dos passageiros fique situada à frente do eixo da retaguarda e a uma distância deste não inferior a 5 % da distância entre eixos.

4 — Sem prejuízo das disposições específicas aplicáveis a veículos pesados de passageiros, é atribuído a cada lugar o peso de 75 kg no caso do condutor e de 68 kg no caso dos passageiros.

### Artigo 14.º

#### Equivalência entre suspensões não pneumáticas e pneumáticas

As condições relativas à equivalência entre certas suspensões não pneumáticas e as suspensões pneumáticas do eixo motor ou dos eixos motores do veículo constam do anexo ao presente Regulamento.

#### ANEXO

#### Condições relativas à equivalência entre certas suspensões não pneumáticas e as suspensões pneumáticas do eixo motor ou dos eixos motores do veículo

1 — Definição de suspensão pneumática — considera-se pneumático um sistema de suspensão em que pelo menos 75 % do efeito de mola seja causado por um dispositivo pneumático.

2 — Equivalência — para ser reconhecida como suspensão equivalente à suspensão pneumática, uma suspensão deve satisfazer os seguintes requisitos:

2.1 — Durante a oscilação vertical transitória livre de baixa frequência da massa suspensa por cima do eixo motor ou do *bogie*, a frequência e o amortecimento medidos com a suspensão suportando o seu peso máximo devem situar-se dentro dos limites definidos nos n.ºs 2.2 a 2.5 infra;

2.2 — Cada eixo deve estar equipado com amortecedores hidráulicos. Nos eixos duplos, os amortecedores hidráulicos devem ser colocados de modo a reduzir ao mínimo a oscilação do *bogie*;

2.3 — Numa suspensão equipada com amortecedores hidráulicos e em condições de funcionamento normais, a razão média de amortecimento  $D$  deve ser superior a 20 % do amortecimento crítico;

2.4 — A razão máxima de amortecimento da suspensão com todos os amortecedores hidráulicos removidos ou com funcionamento bloqueado não deve ser superior a 50 % da razão média de amortecimento  $D$ ;

2.5 — A frequência máxima da massa suspensa por cima do eixo motor ou do *bogie* em oscilação vertical transitória livre não deve exceder 2 Hz;

2.6 — A frequência e o amortecimento da suspensão estão definidos no n.º 3 e os procedimentos de ensaio para medir a frequência e o amortecimento estão descritos no n.º 4.

3 — Definição da frequência e do amortecimento — na presente definição, considera-se uma massa suspensa  $M$  (kg) por cima do eixo motor ou do *bogie*; o eixo ou o *bogie* têm uma rigidez vertical total entre a superfície da estrada e a massa suspensa de  $K$  Newtons por metro (N/m) e um coeficiente de amortecimento total de  $C$  Newtons por metro por segundo (N/ms), sendo  $Z$  igual ao deslocamento vertical da massa suspensa. A equação do movimento da oscilação livre da massa suspensa é:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

A frequência da oscilação da massa suspensa  $F$  (rad/sec) é:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

O amortecimento é crítico se  $C = C_o$ , sendo:

$$C_o = 2\sqrt{KM}$$

A razão de amortecimento como fracção do amortecimento crítico é  $C/C_o$ .

Durante a oscilação transitória livre da massa suspensa o movimento vertical segue uma trajectória sinusoidal amortecida (figura n.º 2). Pode calcular-se a frequência através da medição do tempo nos ciclos de oscilação observáveis. Pode calcular-se o amortecimento através da medição da altura dos picos sucessivos da oscilação

na mesma direcção. Sendo  $A_1$  e  $A_2$  as amplitudes de pico dos 1.º e 2.º ciclos, a razão de amortecimento  $D$  é:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

sendo  $\ln$  o logaritmo natural do coeficiente da amplitude.

4 — Procedimento de ensaio — para medir, nos ensaios, a razão de amortecimento  $D$ , a razão de amortecimento com os amortecedores hidráulicos removidos e a frequência  $F$  da suspensão, o veículo em carga deve ser:

a) Conduzido a baixa velocidade ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) num degrau de 80 mm com o perfil indicado na figura n.º 1. A oscilação transitória a analisar em termos de frequência e amortecimento ocorre depois de as rodas do eixo motor terem passado pelo degrau; ou

b) Abaixado pelo quadro de forma que a carga do eixo motor seja uma vez e meia o seu valor estático máximo. Depois de ter sido mantido abaixado, o veículo é libertado bruscamente, sendo analisada a oscilação subsequente; ou

c) Levantado pelo quadro de modo que a massa suspensa se encontre a 80 mm acima do eixo motor. O veículo levantado é deixado cair bruscamente, sendo analisada a oscilação subsequente; ou

d) Submetido a outros procedimentos na medida em que a sua equivalência tenha sido demonstrada pelo construtor a contento do serviço técnico.

Deve ser instalado no veículo um transdutor de deslocamento vertical entre o eixo motor e o quadro, directamente acima do eixo motor. No traçado pode ser medido, por um lado, o intervalo de tempo entre o 1.º e o 2.º pico de compressão de modo a obter a frequência  $F$  e, por outro, a razão de amplitude para obter o amortecimento. Para os eixos motores duplos, devem ser instalados transdutores entre cada eixo motor e o quadro que se encontra imediatamente por cima.



Figura 1 — Degrau para os ensaios de suspensão

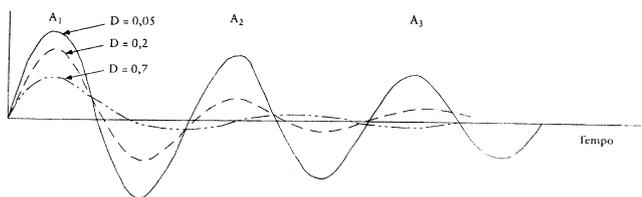


Figura 2 — Resposta transitória amortecida

## MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

### Decreto-Lei n.º 204/2007

de 28 de Maio

A Lei da Liberdade Religiosa foi aprovada pela Lei n.º 16/2001, de 22 de Junho, que procedeu também à criação da Comissão da Liberdade Religiosa, órgão independente de consulta da Assembleia da República e do Governo.

Prevê aquela lei a publicação de diplomas do Governo que regulamentem determinadas matérias.

Assim, através do Decreto-Lei n.º 134/2003, de 28 de Junho, efectivou-se a regulamentação do registo de pessoas colectivas religiosas e através do Decreto-Lei n.º 308/2003, de 10 de Dezembro, regulamentou-se a própria Comissão da Liberdade Religiosa.

Contudo, este último texto legal não abrangeu a totalidade das questões que exigiam regulamentação, falta que urge agora colmatar.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 57.º da Lei n.º 16/2001, de 22 de Junho, e 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 308/2003, de 10 de Dezembro

O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 308/2003, de 10 de Dezembro, passa a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 8.º

##### Estatuto dos membros da Comissão

1 — Os membros da Comissão, quando não sejam funcionários públicos ou agentes do Estado, por cada reunião em que efectivamente participem, têm direito a perceber senhas de presença no valor de 20% do índice 100 da tabela do regime geral da função pública.

2 — (Revogado.)

3 — .....

### Artigo 2.º

#### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Abril de 2007. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa.

Promulgado em 17 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 21 de Maio de 2007.

O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

### Decreto-Lei n.º 205/2007

de 28 de Maio

O Decreto-Lei n.º 154/2004, de 30 de Junho, estabelece o regime geral do Catálogo Nacional de Variedades de Espécies Agrícolas e de Espécies Hortícolas (CNV), bem como os princípios e as condições que estas variedades, incluindo as variedades geneticamente modificadas e os recursos genéticos vegetais de reconhecido interesse, devem observar.