

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 M₁ ou N₁ ou tractores agrícolas, ou que incluam reboques das categorias europeias O₁ ou O₂, 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.

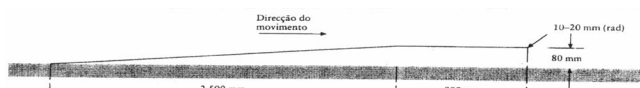


Figura 1 — Degrau para os ensaios de suspensão

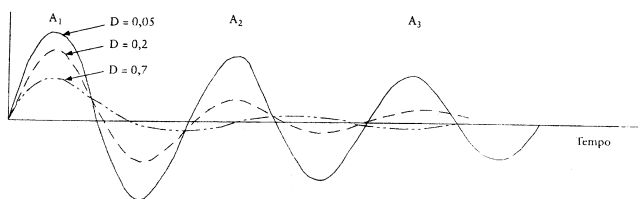


Figura 2 — Resposta transitória amortecida

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.