

F_{max} (N) Carga estática máxima que intervém durante a aplicação da carga, excluindo a sobrecarga

F_v (N) Força de esmagamento vertical

H (mm) Altura de queda do bloco pendular (ensaios dinâmicos)

H' (mm) Altura de queda do bloco pendular para o ensaio adicional (ensaios dinâmicos)

I (kgm^2) Momento de inércia de referência do tractor em relação ao eixo das rodas traseiras, qualquer que seja a massa destas rodas

L (mm) distância entre eixos de referência do tractor

M (kg) Massa de referência do tractor durante os ensaios de resistência, tal como definida no ponto 3.1.1.4 do anexo II.

(*) Código normalizado da OCDE para os ensaios oficiais das estruturas de protecção contra a capotagem montadas na retaguarda de tractores agrícolas e florestais com rodas de via estreita.

(**) Para a extensão de boletins de ensaio em que foi utilizado originalmente o ponto de referência do banco (SRP), as medições exigidas são feitas com referência ao SRP em vez do SIP e a utilização do SRP deve ser claramente indicada (ver anexo I).

(***) Recordar-se aos utilizadores que o ponto índice do banco é determinado de acordo com a norma ISO 5353 e é um ponto fixo em relação ao tractor que não se move quando o banco é regulado fora da posição média. Para efeitos da determinação da zona livre, o banco é colocado na posição recuada mais alta.

2 — Especificações gerais

2.1 — Todos os dispositivos de protecção, bem como a sua fixação ao tractor, devem ser concebidos e fabricados de modo a corresponderem à finalidade principal indicada no ponto 1.1.

2.2 — Esta condição considera-se satisfeita sempre que forem respeitados os requisitos dos Anexos II, III e IV.

3 — Pedido de homologação CE

3.1 — O pedido de homologação CEE no que diz respeito à resistência dos dispositivos de protecção e da sua fixação ao tractor é apresentado pelo construtor do tractor, pelo fabricante do dispositivo de protecção ou pelos respectivos mandatários.

3.2 — O pedido é acompanhado dos documentos abaixo mencionados, em triplicado, e das seguintes indicações:

Desenho, à escala ou com indicação das principais dimensões, do conjunto do dispositivo de protecção. Este desenho deve reproduzir, nomeadamente, os pormenores das peças de fixação,

Fotografias do lado e da frente, mostrando os pormenores de fixação,

Descrição sucinta do dispositivo de protecção, incluindo o tipo de construção, o sistema de fixação ao tractor e, se necessário, os pormenores do revestimento e especificações sobre os estofos interiores,

Dados relativos aos materiais utilizados nas estruturas e nos elementos de fixação do dispositivo de protecção em caso de capotagem (ver Anexo VI).

3.3 — É apresentado ao serviço técnico encarregado dos ensaios de homologação um tractor representativo do modelo de tractor a que se destina o dispositivo de protecção a ser homologado. Este tractor deve estar equipado com o respectivo dispositivo de protecção.

Por outro lado, devem ser indicadas pelo construtor as dimensões dos pneumáticos que equipam ou podem equipar os eixos à frente e à retaguarda.

3.4 — O detentor da homologação CEE pode pedir que esta seja alargada a outros modelos de tractores. As autoridades competentes que tiverem concedido homologação CE inicial concedem o alargamento pedido, se o dispositivo de protecção e o(s) modelo(s) de tractor para o(s) qual(is) é pedido o alargamento da homologação CE inicial satisfizerem as seguintes condições:

A massa do tractor sem lastro, definida no ponto 1.4 do Anexo III, não deve exceder em mais de 5 % a massa de referência utilizada para o ensaio,

A forma de fixação e os pontos de fixação ao tractor devem ser idênticos,

Os componentes que podem servir de suporte ao dispositivo de protecção, como os guarda-lamas e a capota do motor, devem ter a mesma resistência e estar situados no mesmo local em relação ao dispositivo de protecção,

As dimensões críticas e a posição do banco e do volante em relação ao dispositivo de protecção, bem como a posição, em relação ao dispositivo de protecção, dos pontos considerados rígidos e tomados em consideração para verificar se a zona livre está protegida, devem ser tais que esta zona continue a estar protegida pelo dispositivo após a deformação deste resultante dos diversos ensaios realizados.

4 — Inscrição

4.1 — Os dispositivos de protecção conformes com o tipo homologado devem conter as seguintes inscrições:

4.1.1 — Marca comercial ou de fabrico;

4.1.2 — Marca de homologação conforme com o modelo que figura no Anexo VII;

4.1.3 — Número de série do dispositivo de protecção;

4.1.4 — Marca e modelo(s) de tractor(es) a que se destina o dispositivo de protecção.

4.2 — Estas indicações devem figurar numa pequena placa.

4.3 — As inscrições devem ser visíveis, legíveis e indeléveis.»

Decreto-Lei n.º 82/2011

de 20 de Junho

O presente decreto-lei altera o Código da Estrada, permitindo o cancelamento temporário de matrículas para os veículos de transporte público rodoviário de mercadorias.

Esta medida surge na sequência da actual conjuntura económica e financeira internacional decorrente da crise internacional, a qual tem tido repercussões transversais ao nível nacional, com inevitável impacto negativo nas empresas do sector de transporte público rodoviário de mercadorias, as quais atravessam dificuldades que se reflectem na sua sustentabilidade.

Com esta medida pretende evitar-se que as empresas de transporte público rodoviário de mercadorias suportem determinados custos, como a taxa de cancelamento de matrícula, em caso de imobilização dos respectivos veículos nas situações específicas previstas no presente decreto-lei.

Assim, e em primeiro lugar, estas empresas podem solicitar o cancelamento temporário de matrícula dos veículos pesados de mercadorias junto do Instituto da Mobilidade

e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), em duas situações: *i*) quando o veículo tenha sido objecto de candidatura a incentivo ao abate, no âmbito do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), enquanto o respectivo processo se encontre pendente, e *ii*) quando, por falta de serviço, o veículo esteja imobilizado.

Em segundo lugar, em ambos os casos referidos prevê-se a isenção do pagamento da taxa de cancelamento de matrícula.

Em terceiro lugar, no caso de reposição de matrícula, estes veículos ficam igualmente isentos da inspecção extraordinária e da respectiva taxa de reposição da matrícula.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei aprova o regime de cancelamento temporário da matrícula dos automóveis pesados de mercadorias afectos ao transporte público.

Artigo 2.º

Aditamento ao Código da Estrada

É aditado ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, e alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 214/96, de 20 de Novembro, 2/98, de 3 de Janeiro, e 265-A/2001, de 28 de Setembro, pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, pelos Decretos-Leis n.ºs 44/2005, de 23 de Fevereiro, 113/2008, de 1 de Julho, e 113/2009, de 18 de Maio, e pelas Leis n.ºs 78/2009, de 13 de Agosto, e 46/2010, de 7 de Setembro, o artigo 119.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 119.º-A

Cancelamento temporário de matrícula de veículos pesados de mercadorias afectos ao transporte público

1 — Pode ser temporariamente cancelada a matrícula de veículos de transporte público rodoviário de mercadorias, nas seguintes condições:

a) Quando o veículo tenha sido objecto de candidatura a incentivo ao abate, no âmbito do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), enquanto o respectivo processo se encontre pendente;

b) Quando, por falta de serviço, o veículo esteja imobilizado.

2 — O cancelamento temporário a que se refere o número anterior é requerido nos serviços descentralizados do IMTT, I. P., ficando sujeito à entrega:

a) Dos documentos de identificação do veículo; e
b) De declaração do proprietário ou legítimo possuidor em como o veículo não é submetido à circulação na via pública sem que seja reposta a matrícula.

3 — O cancelamento temporário a que se refere a alínea *b*) do n.º 1 tem a duração máxima de 24 meses.

4 — Os veículos objecto do presente artigo ficam isentos da taxa de cancelamento de matrícula, bem

como, no caso de reposição de matrícula, da respectiva taxa e inspecção extraordinária, salvo os veículos abrangidos pela alínea *a*) do n.º 1 cujas candidaturas tenham sido rejeitadas por falta de cumprimento dos requisitos necessários.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 15 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de Março de 2011. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Emanuel Augusto dos Santos* — *Rui Carlos Pereira* — *José Manuel Santos de Magalhães* — *António Augusto da Ascenção Mendonça*.

Promulgado em 6 de Junho de 2011.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de Junho de 2011.

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

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Decreto-Lei n.º 83/2011

de 20 de Junho

O Programa do XVIII Governo Constitucional prevê como um domínio de intervenção prioritário da política ambiental os recursos hídricos e, em especial, a qualidade da água.

A poluição da água constitui uma ameaça para o ambiente, para a saúde humana e para a manutenção dos ecossistemas, pelo que importa continuar a desenvolver medidas que a permitam combater.

O presente decreto-lei procede à transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2009/90/CE, da Comissão, de 31 de Julho, que estabelece especificações técnicas para a análise e monitorização químicas do estado da água.

A Directiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água, alterada pela Directiva n.º 2008/32/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, determina a necessidade de serem aprovadas as especificações técnicas e os métodos normalizados de análise e de controlo do estado da água, que foram adoptados pela Directiva n.º 2009/90/CE, da Comissão, de 31 de Julho, que agora se transpõe.

Neste sentido, a Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, determina a necessidade de assegurar a homogeneidade, o controlo da qualidade e a monitorização do estado das águas, com o objectivo de garantir o bom estado das águas. Além disso, prevê que as especificações técnicas e os métodos normalizados de análise e controlo do estado da água sejam estabelecidos em legislação a aprovar.

Assim, para garantir a qualidade das águas, o presente decreto-lei estabelece, em primeiro lugar, as especificações