

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

### Decreto-Lei n.º 133/2014

de 5 de setembro

O incentivo ao comércio externo e a sustentabilidade do sistema de transportes, a redução de custos e a adoção de medidas que permitam a diminuição das emissões poluentes, bem como a competitividade das unidades industriais nacionais, configuram um vetor essencial na almejada revitalização da economia portuguesa.

Com este propósito, foi publicado o Decreto-Lei n.º 133/2010, de 22 de dezembro, que veio alterar o Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de junho, que aprovou o Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação, transpondo para o ordenamento jurídico português a Diretiva n.º 2002/7/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de fevereiro.

Seguindo o mesmo objetivo, o XIX Governo Constitucional tem vindo a implementar um conjunto de reformas estruturais no sentido de dotar Portugal de uma crescente atratividade para o investimento, fomentando a criação de condições tendentes a alcançar o necessário alinhamento entre a procura internacional e a capacidade para lhe dar resposta, potenciando os instrumentos adequados a permitir uma crescente competitividade.

Por isso, no sentido de consolidar esse incentivo e garantir a sustentabilidade do sistema de transportes, com racionalização de custos, promovendo a competitividade da indústria nacional, o presente decreto-lei revê o valor do peso bruto máximo para o transporte, designadamente, de produtos siderúrgicos, minérios, de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais à semelhança do que foi materializado quanto a materiais lenhosos, papel, pasta de papel e produtos cerâmicos nas deslocações de e para os portos nacionais.

Com efeito, à semelhança do regime previsto para o transporte dos referidos produtos, onde se prevê possibilidade de os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de material lenhoso, papel, pasta de papel e produtos cerâmicos poderem atingir o peso bruto máximo de 60 t, desde que tenham origem ou destino num porto nacional, cumpre prever, agora, a reconfiguração dessa prerrogativa, adequando-a aos novos desafios globais, face aos quais importa assegurar uma crescente dinamização dos mecanismos relevantes para o incremento da atividade económica.

Na mesma linha, importa ainda garantir que a mesma prerrogativa possa ser extensível ao transporte de ácido tereftálico purificado, cuja natureza motiva, que não se subsuma ao regime atinente ao transporte de mercadorias perigosas, atenta a reconhecida relevância que assume sobretudo no comércio internacional.

Não descurando ainda o crescimento do comércio nacional, a respetiva capacitação dos mercados e correspondente desenvolvimento da economia nacional, é igualmente introduzida a possibilidade de os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente o transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais atinjam o peso bruto máximo de 60 t, desde que esse transporte tenha origem na produção e destino as unidades de concentração ou transformação e se realize exclusivamente durante as campanhas agrícolas, excepcionando desta última situação a pecuária.

O alargamento do espetro desta medida permite uma maior racionalidade na utilização do transporte rodoviário, fomentando o aumento da produtividade e da competitividade da economia portuguesa, contribuindo para um reajuste consentâneo com os imperativos vigentes e concorrendo ainda para um posicionamento sustentado no mercado global por parte dos agentes económicos nacionais.

Face a este circunstancialismo, entende o Governo que, no âmbito da estratégia industrial prosseguida, é premente agilizar estes mecanismos ativos no apoio ao incremento da atividade comercial.

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 revê o peso máximo de determinados veículos, alterando 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, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 131/2006, de 11 de julho, 203/2007, de 28 de maio, e 133/2010, de 22 de dezembro.

#### Artigo 2.º

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

Os artigos 8.º-A e 9.º do Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação, que consta do anexo I aprovado pelo Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 131/2006, de 11 de julho, 203/2007, de 28 de maio, e 133/2010, de 22 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 8.º-A

**Transporte de material lenhoso, papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, ácido tereftálico, produtos siderúrgicos, produtos minérios, produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas e pecuários, incluindo os transformados.**

1 — [...].

2 — [...].

3 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de material lenhoso, nomeadamente toros de madeira, aparas de madeira e similares, papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, produtos siderúrgicos, minérios, produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas e pecuários, incluindo os transformados, em carga não contentorizada, ou contentorizada em dois contentores ISO de 20' ou um contentor ISO de 40', podem circular com um peso bruto máximo de 60 t, desde que tenham origem ou destino num porto nacional.

4 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de produtos químicos, nomeadamente ácido tereftálico purificado, em carga contentorizada num contentor ISO de 20', podem igualmente circular com um peso bruto máximo de 60 t.

5 — (*Anterior n.º 4.*)

## Artigo 9.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].

5 — O peso bruto máximo por eixo dos veículos a motor e dos reboques dos veículos a motor que efetuem o transporte de material lenhoso, papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, produtos siderúrgicos, produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas transformados ou não, pecuários e cereais, nos termos do n.º 5 do artigo 8.º-A e do n.º 3 do artigo 8.º-C, é de 12 t, com exceção do eixo da frente que não deve ultrapassar as 7,5 t.»

## Artigo 3.º

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

É aditado ao Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação, que consta do anexo I aprovado pelo Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 131/2006, de 11 de julho, 203/2007, de 28 de maio, e 133/2010, de 22 de dezembro, o artigo 8.º-C, com a seguinte redação:

## «Artigo 8.º-C

**Transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais**

1 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais provenientes da produção podem circular com o peso bruto máximo de 60 t, desde que estejam tecnicamente preparados para esse efeito, devendo no respetivo certificado de matrícula estar fixado esse valor e se necessária requerida a sua alteração.

2 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais em carga não contentorizada, ou contentorizada em dois contentores ISO de 20' ou um contentor ISO de 40', podem circular com um peso bruto máximo de 60 t, desde que o destino seja as unidades de concentração ou transformação e esse transporte se realize exclusivamente durante as campanhas agrícolas, excecionando nesta última situação a pecuária.

3 — Os pesos máximos por eixo dos veículos referidos no número anterior são os estabelecidos no n.º 5 do artigo 9.º

4 — Durante as campanhas agrícolas é excepcionalmente permitido aos proprietários dos veículos de transporte de carga não contentorizada e cujos veículos não estejam tecnicamente preparados para o transporte até ao limite de um peso bruto máximo de 60 t, que o transporte desses produtos seja efetuado até ao limite máximo de 44 t.

5 — O transporte efetuado nos termos dos números anteriores deve observar o disposto em legislação específica aplicável e salvaguardar a qualidade dos produtos transportados.»

## Artigo 4.º

**Republicação**

1 — É republicado em anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o anexo I do Decreto-Lei n.º 99/2005, de 21 de junho, com a redação atual.

2 — Para efeitos de republicação, onde se lê «portaria conjunta», «Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.» e «IMTT, I. P.» deve ler-se, respetivamente, «portaria», «Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.» e «IMT, I. P.».

## 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 14 de agosto de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 1 de setembro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 2 de setembro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## ANEXO

(a que se refere o artigo 4.º)

**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 MÁXIMOS AUTORIZADOS PARA OS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO**

## SECÇÃO I

**Âmbito de aplicações e definições**

## Artigo 1.º

**Âmbito de aplicação**

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

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

## 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, exceto águas residuais, ferramentas e roda de reserva, quando esta seja obrigatória e, com exceção 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 tratores 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 exceção;

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 semirreboque num reboque.

2 — As definições de reboque, semirreboque, conjunto de veículos, automóvel pesado de passageiros, comboio turístico e objeto 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 — Estabelece-se como comprimento máximo:

a) Veículos a motor de dois ou mais eixos (com exceção 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 trator-semirreboque 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 — Estabelece-se como 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 — Estabelece-se como altura máxima dos veículos:

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

b) Automóveis pesados de passageiros da classe I — 4,15 m;

c) 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 semirreboques devem respeitar ainda o seguinte:

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

b) A distância medida horizontalmente entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da dianteira do semirreboque 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 semirreboque, 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 semirreboque 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, alterado pelo Decreto-Lei n.º 72-E/2003, de 14 de abril.

11 — Por portaria 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 exceção 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 reta, 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-para-brisas e dispositivos de lavagem do para-brisas;
- b) Chapas de matrícula à frente e à retaguarda;
- c) Dispositivos de selagem aduaneira e sua proteção;
- d) Dispositivos de fixação dos oleados das coberturas das caixas e sua proteção;
- 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 proteção;
- c) Dispositivos de fixação de oleados e sua proteção;

- d) Dispositivos de controlo da pressão dos pneus;
- e) Elementos flexíveis dos sistemas antiprojeção;
- f) Espelhos retrovisores;
- g) Degraus e estribos retrácteis;
- h) As partes defletidas das paredes laterais dos pneus imediatamente acima do ponto de contacto com o solo;
- i) No caso dos veículos das categorias europeias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>, 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 — Estabelece-se como peso bruto máximo para veículos de:

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

3 — Estabelece-se como peso bruto máximo para conjunto veículo trator-semirreboque 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 — Estabelece-se como peso bruto máximo para autómovel pesado de passageiros articulado de:

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

5 — Estabelece-se como 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 — Estabelece-se como 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 exceção dos reboques agrícolas, o peso bruto do reboque não pode ser superior a uma vez e meia o peso bruto do veículo trator.

#### Artigo 8.º-A

**Transporte de material lenhoso, papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, ácido tereftálico, produtos siderúrgicos, produtos minérios, produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas e pecuários, incluindo os transformados.**

1 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de material lenhoso, nomeadamente toros de madeira e similares, proveniente de explorações florestais, podem circular com um peso bruto máximo de 60 t desde que estejam tecnicamente preparados para o efeito, devendo no respetivo 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 respetivo certificado de matrícula este valor de peso bruto devem requerer a sua alteração.

3 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de material lenhoso, nomeadamente toros de madeira, aparas de madeira e similares, papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, produtos siderúrgicos, minérios, produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas e pecuários, incluindo os transformados, em carga não contentorizada, ou contentorizada em dois contentores ISO de 20' ou um contentor ISO de 40', podem circular com um peso bruto máximo de 60 t, desde que tenham origem ou destino num porto nacional.

4 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de produtos químicos, nomeadamente ácido tereftálico purificado, em carga contentorizada num contentor ISO de 20', podem igualmente circular com um peso bruto máximo de 60 t.

5 — Os pesos máximos por eixo dos veículos referidos no número anterior são os estabelecidos no n.º 5 do artigo 9.º

#### Artigo 8.º-B

##### Peso bruto máximo das máquinas

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

2 — Os pesos máximos por eixo das máquinas são os estabelecidos no artigo seguinte, não devendo ultrapassar as 12 t.

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

#### Artigo 8.º-C

##### Transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais

1 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e cereais provenientes da produção podem circular com o peso bruto máximo de 60 t, desde que estejam tecnicamente preparados para esse efeito, devendo no respetivo certificado de matrícula estar fixado esse valor e se necessária requerida a sua alteração.

2 — Os veículos a motor-reboque com cinco ou mais eixos que efetuem exclusivamente transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas, pecuários e ce-

reais em carga não contentorizada, ou contentorizada em dois contentores ISO de 20' ou um contentor ISO de 40', podem circular com um peso bruto máximo de 60 t, desde que o destino seja as unidades de concentração ou transformação e esse transporte se realize exclusivamente durante as campanhas agrícolas, excepcionando nesta última situação a pecuária.

3 — Os pesos máximos por eixo dos veículos referidos no número anterior são os estabelecidos no n.º 5 do artigo 9.º

4 — Durante as campanhas agrícolas é excecionalmente permitido aos proprietários dos veículos de transporte de carga não contentorizada e cujos veículos não estejam tecnicamente preparados para o transporte até ao limite de um peso bruto máximo de 60 t, que o transporte desses produtos seja efetuado até ao limite máximo de 44 t.

5 — O transporte efetuado nos termos dos números anteriores deve observar o disposto em legislação específica aplicável e salvaguardar a qualidade dos produtos transportados.

#### 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 — Estabelece-se como 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.

5 — O peso bruto máximo por eixo dos veículos a motor e dos reboques dos veículos a motor que efetuem o transporte de material lenhoso, papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, produtos siderúrgicos, produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas transformados ou não, pecuários e cereais, nos termos do n.º 5 do artigo 8.º-A e do n.º 3 do artigo 8.º-C, é de 12 t, com exceção do eixo da frente que não deve ultrapassar as 7,5 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 tratores 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 trator, 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 trator 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 trator 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 trator 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 semirreboque, o peso bruto máximo do reboque ou do semirreboque 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 trator;

b) O valor do peso bruto rebocável do veículo trator, 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 exceção dos formados por veículos a motor das categorias europeias M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> ou tratores 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 do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), 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 diretrizes.

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 deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., 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 tração 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, respetivamente, 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, exceto 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 ga-

rantir 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 direção, 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

(a que se refere o artigo 14.º)

##### 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 pneumática 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 fração do amortecimento crítico é  $C/C_o$ .

Durante a oscilação transitória livre da massa suspensa o movimento vertical segue uma trajetória 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 direção. Sendo  $A_1$  e  $A_2$  as amplitudes de pico dos 1.º e 2.º ciclos, a razão de amortecimento  $D$  é:

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

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 km/h  $\pm$  1 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, diretamente acima do eixo motor.

No traçado pode ser medido, por um lado, o intervalo de tempo entre o 1.º e o 2.º picos 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.

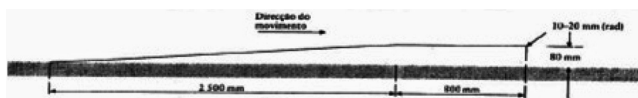


Fig. 1 — Degrau para os ensaios de suspensão

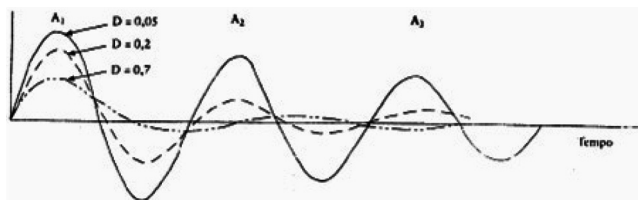


Fig. 2 — Resposta transitória amortecida

## MINISTÉRIOS DA ECONOMIA, DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA, DA AGRICULTURA E DO MAR, DA SAÚDE E DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA.

### Portaria n.º 172/2014

de 5 de setembro

O regime jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente constitui um instrumento preventivo fundamental da política de desenvolvimento sustentável.

Face à experiência adquirida, foi considerado relevante proceder à revisão deste regime, processo que culminou na publicação do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, que veio clarificar as competências das diferentes entidades intervenientes no âmbito do regime jurídico de AIA, reforçando-se também a componente de articulação, quer entre as autoridades quer com outras partes relevantes.

Neste âmbito, foi revista a figura do Conselho Consultivo de Avaliação de Impacte Ambiental (CCAIA), enquanto fórum privilegiado para articulação entre as partes envolvidas na aplicação deste regime. Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a composição e o funcionamento do CCAIA são definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pela área do ambiente e pelas áreas de tutela dos projetos abrangidos por esse regime legal.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros da Economia, do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, da Agricultura e do Mar, da Saúde e da Educação e Ciência, e ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 10.º Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Conselho Consultivo de Avaliação de Impacte Ambiental (CCAIA)

A presente portaria estabelece a composição, o modo de funcionamento e as atribuições do Conselho Consultivo de Avaliação de Impacte Ambiental, abrevia-

damente designado por CCAIA, criado pelo n.º 4 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

#### Artigo 2.º

##### Composição

1 — O CCAIA é composto pelos seguintes membros:

a) O Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), que preside ao CCAIA;

b) Um representante do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;

c) Um representante do Ministério da Economia;

d) Um representante do Ministério da Agricultura e do Mar;

e) Um representante do Ministério da Saúde;

f) Um representante do Ministério da Educação e Ciência;

g) Um representante do grupo de pontos focais das autoridades de AIA;

h) Três representantes das associações ou confederações representativas dos sectores de atividade referentes aos projetos abrangidos pelos anexos I e II ao Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a identificar mediante convite do Presidente do Conselho Diretivo da APA, I. P.;

i) Um representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses;

j) Dois representantes das organizações não-governamentais de ambiente de âmbito nacional.

2 — Os representantes dos Ministérios referidos nas alíneas b) a f) do número anterior são designados por despacho dos respetivos Ministros da tutela.

3 — O representante a que se refere a alínea g) do n.º 1 é nomeado pelo grupo de pontos focais das autoridades de AIA, por um período de um ano.

4 — Os representantes das organizações a que se refere as alíneas h), i) e j) do n.º 1 são por estas designados.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os restantes membros do CCAIA são designados por um período de três anos, podendo os mandatos ser renovados por iguais período de tempo, por despacho ou indicação, respetivamente, da entidade que tiver procedido à sua designação.

#### Artigo 3.º

##### Grupos de Trabalho

1 — O CCAIA pode deliberar pela constituição de grupos de trabalho para apoio ao desempenho das suas competências.

2 — A composição dos grupos de trabalho é estabelecida pelo CCAIA em função da natureza das matérias a tratar, podendo integrar peritos em nome individual, representantes de outras entidades públicas ou serviços do Estado, das organizações referidas nas alíneas g) e i) do n.º 1 do artigo anterior, universidades, centros tecnológicos ou outros.

3 — O funcionamento dos grupos de trabalho não se encontra dependente da existência de quórum.

4 — Os membros dos grupos de trabalho podem fazer-se substituir nas suas faltas ou impedimentos, mediante comunicação prévia ao CCAIA.