Quinta-feira, 8 de Junho de 2006

Número 111

I - A
SÉRIE

Esta 1.ª série do *Diário da República* é constituída pelas partes A e B

DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Assembleia da República

Declaração n.º 17/2006:

Caducidade do processo relativo à apreciação parlamentar n.º 13/X 4052

Ministério da Administração Interna

Decreto-Lei n.º 106/2006:

Altera o Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, que aprova o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm^3 4052

Decreto-Lei n.º 107/2006:

Aprova o Regulamento de Atribuição de Matrícula a Máquinas Industriais 4060

Ministério da Justiça

Decreto-Lei n.º 108/2006:

Procede à criação de um regime processual civil de natureza experimental, aplicável às acções declarativas entradas, a partir de 16 de Outubro de 2006, em tribunais a determinar por portaria do Ministro da Justiça 4069

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Declaração n.º 17/2006

Nos termos do disposto no n.º 7 do artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que se considera caduco o processo relativo à apreciação parlamentar n.º 13/X do Decreto-Lei n.º 232/2005, de 29 de Dezembro, que cria o complemento solidário para idosos, apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, uma vez que foram rejeitadas pela Comissão de Trabalho e Segurança Social todas as propostas de alteração e que o Plenário foi informado do facto.

Assembleia da República, 24 de Maio de 2006. — A Deputada Secretária da Mesa da Assembleia da República, *Celeste Correia.*

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 106/2006

de 8 de Junho

O Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, aprovou o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm^3, o qual estabelece as novas séries de matrículas dos automóveis, bem como as características e respectiva instalação da chapa de matrícula.

No entanto, com a última alteração ao Código da Estrada, torna-se necessário adequar o diploma à nova realidade, importando, por isso, alargar o âmbito do diploma a todos os veículos sujeitos a matrícula, por forma que a matéria fique compilada num único diploma.

Reveste-se, também, do maior interesse adequar o regime sancionatório e o processamento das contra-ordenações às últimas alterações do Código da Estrada.

Assim:

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 54/2005, de 3 de Março

1 — Os artigos 1.º a 4.º do Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 — É aprovado o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis, adiante designado Regulamento, cujo texto se publica em anexo ao presente diploma e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos do Regulamento fazem dele parte integrante.

Artigo 2.º

[...]

1 — As infracções ao Regulamento constituem contra-ordenações rodoviárias, com excepção das previstas nas alíneas *c*) e *d*) do número seguinte.

2 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 250 a € 1250 as seguintes infracções ao Regulamento:

a) O incumprimento do estabelecido no artigo 15.º;
b) O incumprimento, por parte de uma entidade detentora da autorização a que se refere o artigo 13.º, de qualquer das disposições constantes no artigo 16.º;
c) A comercialização de chapas de matrícula por entidade que não obedeça ao estabelecido no artigo 11.º;
d) A comercialização de chapas de matrícula de modelo não homologado.

3 — *(Anterior n.º 2.)*

Artigo 3.º

[...]

É cometida à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) a fiscalização do cumprimento do Regulamento no que se refere à comercialização de chapas de matrícula, sem prejuízo da competência das entidades a quem cabe a fiscalização do trânsito.

Artigo 4.º

[...]

O processamento das contra-ordenações previstas no n.º 2 do artigo 2.º e a aplicação das respectivas sanções cabem à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).»

2 — Os artigos 1.º, 3.º, 5.º, 7.º e 9.º do Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm^3, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

O presente Regulamento aplica-se ao número e à chapa de matrícula dos automóveis e seus reboques, motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos, máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis.

Artigo 3.º

Número de matrícula

1 — O número de matrícula dos automóveis, motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, atribuído pela Direcção-Geral de Viação, é constituído por dois grupos de dois algarismos e um grupo de duas letras, sendo os grupos separados entre si por traços.

2 — . . . . . .

3 — A composição do número de matrícula das máquinas industriais e das máquinas industriais rebocáveis obedece ao disposto nos números anteriores,

sendo o número de matrícula seguido de uma letra identificativa da classe de circulação definida nos termos do anexo II do regulamento para atribuição de matrícula a máquinas industriais com motor de propulsão ou rebocáveis.

4 — Quando se esgotarem os números de matrícula correspondentes à alínea *c*) do n.º 2, o número de matrícula referido no n.º 1 passa a ser constituído por dois grupos de duas letras e um grupo central de dois algarismos, sendo os grupos separados entre si por traços.

Artigo 5.º

Modelo de chapa de matrícula

1 — As chapas de matrícula dos automóveis, seus reboques, motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos devem obedecer aos modelos constantes dos anexos seguintes do presente Regulamento, para matrículas atribuídas:

a) .....
b) .....
c) .....

2 — .....
3 — .....
4 — .....
5 — .....

6 — As chapas de matrícula dos motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3 e dos triciclos, matriculados a partir de 1 de Janeiro de 2006, devem obedecer ao modelo V do anexo IV do presente Regulamento, sendo constituídas por material plástico.

7 — As chapas de matrícula dos motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3 e dos triciclos, matriculados antes de 1 de Janeiro de 2006, podem ser substituídas por chapa do modelo referido no número anterior.

8 — A chapa de matrícula dos motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3, dos ciclomotores e dos quadriciclos, matriculados pela Direcção-Geral de Viação, deve obedecer às características e dimensões do modelo VI do anexo IV do presente Regulamento, apresentando fundo a amarelo e letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto.

9 — Nos ciclomotores de três rodas e nos quadriciclos que apresentem largura adequada ou possuam espaço próprio para a colocação da chapa de matrícula pode ser instalada chapa do modelo VII do anexo IV.

10 — Nos triciclos que possuam as características referidas no número anterior pode ser instalada chapa do modelo I do anexo IV.

11 — As chapas de matrícula das máquinas industriais e das máquinas industriais rebocáveis devem obedecer aos modelos VIII e IX do anexo IV do presente Regulamento, apresentando fundo a vermelho e letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto.

Artigo 7.º

Instalação de chapa de matrícula

1 — Os automóveis e as máquinas industriais devem possuir duas chapas de matrícula, uma à frente e outra à retaguarda.

2 — Nos motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos, reboques e máquinas industriais rebocáveis, a chapa de matrícula é colocada apenas à retaguarda.

3 — As chapas devem ser fixadas em posição vertical, perpendicular e centrada relativamente ao plano longitudinal médio do veículo ou, se tal não for possível, à esquerda deste plano, não devendo o seu bordo inferior distar do solo menos de 200 mm e o bordo superior mais de 1200 mm.

4 — *(Anterior n.º 5.)*
5 — *(Anterior n.º 6.)*
6 — *(Anterior n.º 7.)*

7 — Nas máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis em que, por razões construtivas ou funcionais, não seja possível colocar as chapas de matrícula conforme estabelecido nos números anteriores, pode ser colocada uma só chapa de matrícula lateralmente, do lado direito da máquina e ser autorizada a utilização de chapas amovíveis.

Artigo 9.º

[...]

1 — As chapas de matrícula dos modelos constantes dos anexos III e IV do presente Regulamento devem corresponder a um modelo homologado pela Direcção-Geral de Viação.

2 — .....
3 — .....

4 — As características de homologação das chapas de matrícula não podem ser alteradas, não podendo ser efectuadas quaisquer dobragens, nem sobre elas ser colocados emblemas, insígnias ou qualquer outro elemento ou material que impeça ou dificulte a leitura completa do número de matrícula, directamente ou através de equipamentos de controlo rodoviário.»

3 — Os anexos I, III e IV do Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm^3, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, passam a ter a redacção constante do anexo I do presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

Artigo 2.º

Disposições finais e transitórias

1 — As disposições do Regulamento relativas ao número de matrícula e ao modelo de chapa de matrícula dos motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3 e dos ciclomotores entram em vigor conjuntamente com a regulamentação relativa ao registo de propriedade destes veículos, aplicando-se transitoriamente o seguinte:

a) O número de matrícula dos motociclos com cilindrada não superior a 50 cm^3 e dos ciclomotores é constituído por um grupo de três letras, correspondentes à câmara municipal onde aquela matrícula é efectuada, antecedidas de um número de ordem de cada série, a começar em 1, e seguidas por dois grupos de dois algarismos correspondentes ao número de ordem do registo, conforme consta dos modelos 1 e 2 do anexo II do presente decreto-lei, que dele faz parte integrante;

b) A matrícula atribuída a motociclos com cilindrada não superior a 50 cm^3 e a ciclomotores mantém-se mesmo que haja mudança de residência do proprietário para concelho diferente ou transferência de propriedade para indivíduo residente noutro concelho;

c) As chapas de matrícula dos veículos referidos nas alíneas anteriores devem obedecer às características constantes dos modelos referidos na alínea *a*);
d) As chapas de matrícula dos ciclomotores têm fundo de cor amarela e as dos motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3, fundo de cor branca, sendo as letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto, conforme modelos referidos na alínea *a*);
e) As chapas de matrícula devem ser revestidas de material retrorreflector, cujas especificações técnicas e condições de aprovação são estabelecidas por despacho do director-geral de Viação.

2 — As disposições relativas à chapa de matrícula das máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis entram em vigor conjuntamente com a sua regulamentação.

Artigo 3.º

Republicação

É republicado em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março, com a redacção actual.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Março de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita — João Titterington Gomes Cravinho — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa — Manuel António Gomes de Almeida de Pinho.*

Promulgado em 19 de Maio de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 22 de Maio de 2006.

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

ANEXO I

(a que se refere o n.º 3 do artigo 1.º)

«ANEXO I

[. . .]

Aveiro — AV.
Beja — BE.
Braga — BR.
Bragança — BN.
Castelo Branco — CB.
Coimbra — C.
Évora — E.
Faro — FA.
Guarda — GD.
Leiria — LE.
Lisboa — L.
Portalegre — PT.
Porto — P.
Santarém — SA.
Setúbal — SE.
Viana do Castelo — VC.
Vila Real — VR.
Viseu — VI.
Angra do Heroísmo — AN.
Horta — H.
Ponta Delgada — A.
Funchal — M.

ANEXO III

. . . . . .

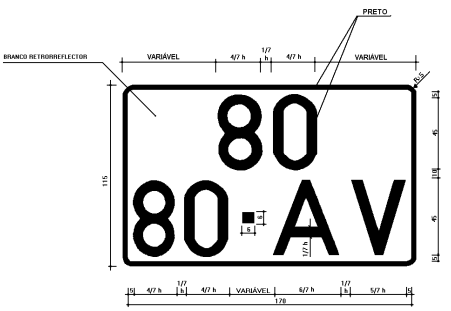
Modelo I — Automóveis (frente e retaguarda)

. . . . . .

Modelo II — Automóveis (retaguarda)

. . . . . .

Modelo III — Reboques



Modelo IV — Motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos

ANEXO IV

. . . . . .

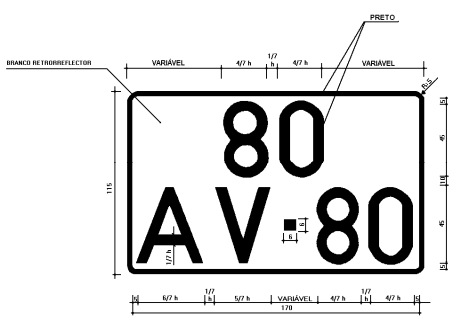
Modelo I — Automóveis (frente e retaguarda)

. . . . . .

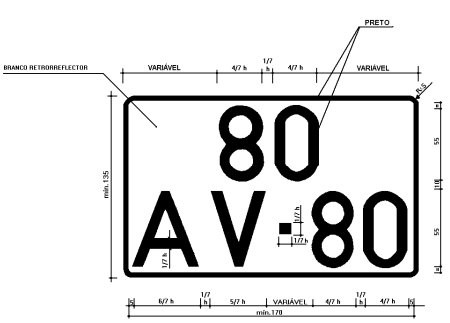
Modelo II — Automóveis (retaguarda)

. . . . . .

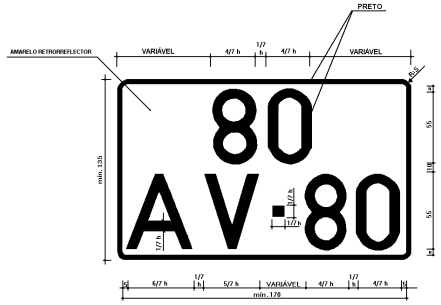
Modelo III — Reboques



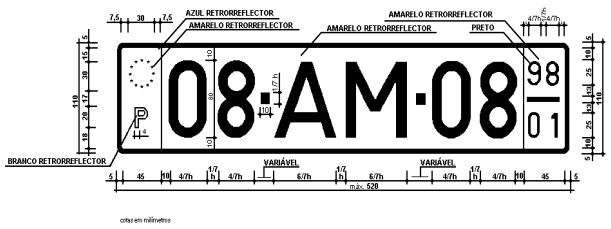
Modelo IV — Motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos



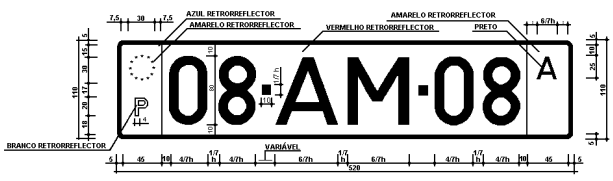
Modelo V — Motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos



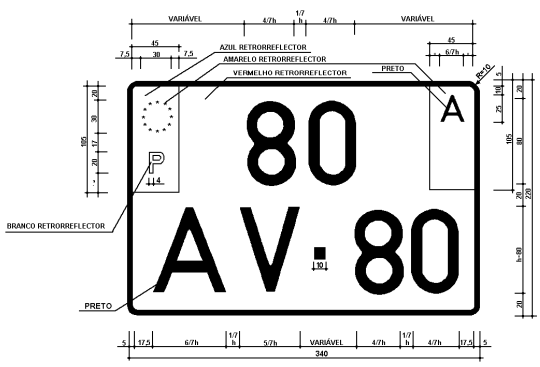
Modelo VI — Ciclomotores, motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3 e quadriciclos



Modelo VII — Ciclomotores de três rodas e quadriciclos



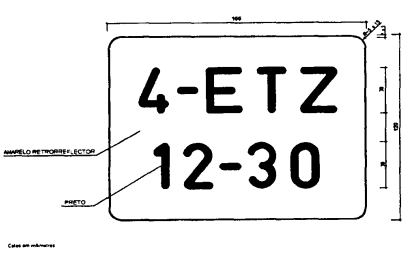
Modelo VIII — Máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis (frente, retaguarda ou lateral)



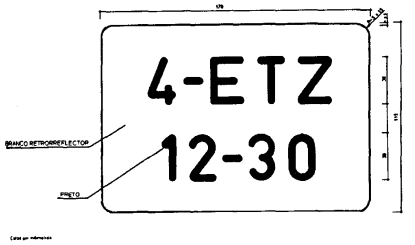
Modelo IX — Máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis (retaguarda ou lateral)

ANEXO II

[a que se refere a alínea *a*) do n.º 1 do artigo 2.º]



Modelo 1 — Ciclomotores



Modelo 2 — Motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3

ANEXO III

(a que se refere o artigo 3.º)

Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de Março — Republicação

Artigo 1.º

Objecto

1 — É aprovado o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis, adiante designado «Regulamento», cujo texto se publica em anexo ao presente diploma e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos do Regulamento fazem dele parte integrante.

Artigo 2.º

Regime sancionatório

1 — As infracções previstas no Regulamento constituem contra-ordenações rodoviárias, com excepção das previstas no número seguinte.

2 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 250 a € 1250 as seguintes infracções ao Regulamento:

a) O incumprimento do estabelecido no artigo 15.º;
b) O incumprimento, por parte de uma entidade detentora da autorização a que se refere o artigo 13.º, de qualquer das disposições constantes no artigo 16.º;
c) A comercialização de chapas de matrícula por entidade que não obedeça ao estabelecido no artigo 11.º;
d) A comercialização de chapas de matrícula de modelo não homologado.

3 — Em caso de reincidência no incumprimento por parte de uma entidade detentora da autorização a que se refere o artigo 13.º de qualquer das disposições constantes no capítulo II do Regulamento ora aprovado, ou sempre que se verifique incumprimento das instruções da Direcção-Geral de Viação relativas à comercialização de chapas de matrícula, pode o director-geral de Viação cancelar a referida autorização.

Artigo 3.º

Fiscalização

É cometida à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) a fiscalização do cumprimento

do Regulamento no que se refere à comercialização de chapas de matrícula, sem prejuízo da competência das entidades a quem cabe a fiscalização do trânsito.

Artigo 4.º

Processamento das contra-ordenações

O processamento das contra-ordenações previstas no n.º 2 do artigo 2.º e a aplicação das respectivas sanções cabem à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).

Artigo 5.º

Revogação

São revogados os artigos 1.º, 2.º e 3.º do Decreto Regulamentar n.º 13/98, de 15 de Junho, bem como os artigos 35.º e 37.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto n.º 39 987, de 22 de Dezembro de 1954.

Artigo 6.º

Produção de efeitos

Os artigos 11.º, 15.º e 16.º do Regulamento em anexo entram em vigor em 1 de Janeiro de 2006.

REGULAMENTO DO NÚMERO E CHAPA DE MATRÍCULA DOS AUTOMÓVEIS, SEUS REBOQUES, MOTOCICLOS, CICLOMOTORES, TRICICLOS, QUADRICICLOS, MÁQUINAS INDUSTRIAIS E MÁQUINAS INDUSTRIAIS REBOCÁVEIS.

CAPÍTULO I

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se ao número e à chapa de matrícula dos automóveis e seus reboques, motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos, máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento e legislação complementar os seguintes termos têm o significado que aqui lhes é atribuído:

a) «Número de matrícula» o número atribuído pela entidade competente a um veículo correspondente à sua matrícula;
b) «Chapa de matrícula» o dispositivo aprovado para ser afixado num veículo com o seu número de matrícula;
c) «Fabricante» a pessoa ou entidade responsável perante a entidade que concede a homologação, por todos os aspectos do processo de homologação e por assegurar a conformidade de produção;
d) «Manipulador» a pessoa ou entidade responsável pela inscrição do número de matrícula de um veículo numa chapa de matrícula;
e) «Ponto de venda autorizado» o estabelecimento onde são vendidas ao público as chapas de matrícula, devidamente autorizado nos termos do presente Regulamento.

Artigo 3.º

Número de matrícula

1 — O número de matrícula dos automóveis, motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, atribuído pela Direcção-Geral de Viação, é constituído por dois grupos de dois algarismos e um grupo de duas letras, sendo os grupos separados entre si por traços.

2 — O grupo de duas letras posiciona-se da seguinte forma:

a) Matrículas atribuídas até 29 de Fevereiro de 1992: «AA-00-00»;
b) Matrículas atribuídas a partir de 1 de Março de 1992: «00-00-AA»;
c) Matrículas atribuídas a partir do fim da utilização do modelo referido na alínea anterior: «00-AA-00».

3 — A composição do número de matrícula das máquinas industriais e das máquinas industriais rebocáveis obedece ao disposto nos números anteriores, sendo o número de matrícula seguido de uma letra identificativa da classe de circulação definida nos termos do anexo II do Regulamento para atribuição de matrícula a máquinas industriais com motor de propulsão ou rebocáveis.

4 — Quando se esgotarem os números de matrícula correspondentes à alínea *c*) do n.º 2, o número de matrícula referido no n.º 1 passa a ser constituído por dois grupos de duas letras e um grupo central de dois algarismos, sendo os grupos separados entre si por traços.

Artigo 4.º

Número de matrícula dos reboques e dos veículos para exportação

1 — O número de matrícula dos reboques é constituído por uma ou duas letras identificadoras do serviço regional que procedeu à matrícula, seguidas de um número de ordem.

2 — Os dígitos identificadores dos serviços regionais da Direcção-Geral de Viação e dos serviços das Regiões Autónomas a que se refere o número anterior são os da tabela constante do anexo I do presente diploma e que dele faz parte integrante.

3 — O número de matrícula dos veículos destinados à exportação é constituído por um número de ordem, seguido da letra inicial de Lisboa, Porto, Açores ou Madeira, consoante o serviço alfandegário que a processe.

Artigo 5.º

Modelo de chapa de matrícula

1 — As chapas de matrícula dos automóveis, seus reboques, motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos devem obedecer aos modelos constantes dos anexos seguintes do presente Regulamento, para matrículas atribuídas:

a) Até 31 de Dezembro de 1991 — anexo II;
b) Entre 1 de Janeiro de 1992 e 31 de Dezembro de 1997 anexo III;
c) Após 1 de Janeiro de 1998 — anexo IV.

2 — As chapas de matrícula dos modelos constantes do anexo II têm fundo de cor preta e letras, algarismos e traços de cor branca, conforme os modelos I a V constantes do referido anexo.

3 — As chapas de matrícula constantes do anexo III devem ser revestidas de material retrorreflector, apresentando fundo de cor branca e letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto, conforme os modelos I a IV constantes do mesmo anexo.

4 — As chapas de matrícula dos modelos I e II do anexo IV, para além das características referidas no número anterior, devem ainda conter, na extremidade direita, a indicação do ano e mês de atribuição da primeira matrícula do veículo.

5 — As chapas de matrícula dos veículos matriculados até 31 de Dezembro de 1991 podem ser substituídas por chapas dos modelos constantes dos anexos III e IV, podendo as chapas de matrícula dos automóveis matriculados entre 1 de Janeiro de 1992 e 31 de Dezembro de 1997 ser substituídas por chapas do modelo constante no anexo IV.

6 — As chapas de matrícula dos motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3 e dos triciclos, matriculados a partir de 1 de Janeiro de 2006, devem obedecer ao modelo V do anexo IV do presente Regulamento, sendo constituídas por material plástico.

7 — As chapas de matrícula dos motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3 e dos triciclos, matriculados antes de 1 de Janeiro de 2006, podem ser substituídas por chapa do modelo referido no número anterior.

8 — A chapa de matrícula dos motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3, dos ciclomotores e dos quadriciclos, matriculados pela Direcção-Geral de Viação, deve obedecer às características e dimensões do modelo VI do anexo IV do presente Regulamento, apresentando fundo amarelo e letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto.

9 — Nos ciclomotores de três rodas e nos quadriciclos que apresentem largura adequada ou possuam espaço próprio para a colocação da chapa de matrícula pode ser instalada chapa do modelo VII do anexo IV.

10 — Nos triciclos que possuam as características referidas no número anterior pode ser instalada chapa do modelo I do anexo IV.

11 — As chapas de matrícula das máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis devem obedecer aos modelos VIII e IX do anexo IV do presente Regulamento, apresentando fundo vermelho e letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto.

Artigo 6.º

Casos particulares

1 — Nos veículos destinados à exportação, a chapa de matrícula é de um dos modelos constantes do anexo V, tendo cor amarela e letras, algarismos, traços e rebordo periférico a preto.

2 — Nas chapas de matrícula dos automóveis, reboques e motociclos com cilindrada superior a 50 cm^3, pertencentes aos membros do corpo diplomático e cônsules de carreira acreditados junto do Governo Português, aos membros do pessoal administrativo e técnico de missões estrangeiras que não sejam portugueses nem tenham residência permanente em território nacional, e às entidades abrangidas pelo Protocolo sobre Privilégios e Imunidades das Comunidades Europeias, os caracteres, traços e rebordo periférico das chapas de matrícula são de cor vermelha.

Artigo 7.º

Instalação das chapas de matrícula

1 — Os automóveis e as máquinas industriais devem possuir duas chapas de matrícula, uma à frente e outra à retaguarda.

2 — Nos motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos, reboques e máquinas industriais rebocáveis, a chapa de matrícula é colocada apenas à retaguarda.

3 — As chapas devem ser fixadas em posição vertical, perpendicular e centrada relativamente ao plano longitudinal médio do veículo ou, se tal não for possível, à esquerda deste plano, não devendo o seu bordo inferior distar do solo menos de 200 mm e o bordo superior mais de 1200 mm.

4 — Quando as características construtivas dos veículos não permitam a colocação das chapas de matrícula da forma prevista, pode a Direcção-Geral de Viação autorizar a sua colocação de forma adaptada aquelas características, desde que não prejudique o disposto no número seguinte.

5 — A chapa deve ser fixada ao veículo de forma inamovível, não podendo, em circunstância alguma, ficar total ou parcialmente encoberta por elemento do veículo ou por qualquer carga transportada.

6 — Para efeitos do número anterior, considera-se como inamovível uma chapa de matrícula que não possa ser retirada sem o auxílio de uma ferramenta.

7 — Nas máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis em que, por razões construtivas ou funcionais, não seja possível colocar as chapas de matrícula conforme estabelecido nos números anteriores pode ser colocada uma só chapa de matrícula lateralmente, do lado direito da máquina, e ser autorizada a utilização de chapas amovíveis.

Artigo 8.º

Número de matrícula

1 — A cada veículo em condições de circular só pode ser atribuído um número de matrícula.

2 — A pedido das forças e serviços de segurança, de entidades militares e diplomáticas e de autoridades judiciais, a Direcção-Geral de Viação pode atribuir aos veículos de índole inequivocamente operacional ou para a segurança pessoal do utilizador, e com carácter de excepção, desde que afectos ao exercício das competências daqueles serviços, números de matrícula suplementares.

3 — O número máximo de números de matrícula a considerar para cada veículo, para além da sua matrícula base, não pode ser simultaneamente superior a quatro.

4 — Por razões de segurança e a pedido das entidades referidas no n.º 2, pode ser atribuída uma matrícula suplementar a veículos matriculados noutro país.

Artigo 9.º

Chapas de matrícula

1 — As chapas de matrícula dos modelos constantes dos anexos III e IV do presente Regulamento devem corresponder a um modelo homologado pela Direcção-Geral de Viação.

2 — Por despacho do director-geral de Viação, são estabelecidas as características técnicas a que devem obedecer as chapas de matrícula, bem como as suas condições de aprovação.

3 — Nos casos em que, por razões construtivas, não possam ser colocadas nos veículos chapas com as dimensões previstas no presente Regulamento, a Direcção-Geral de Viação pode autorizar a colocação de chapas de matrícula com dimensões inferiores.

4 — As características de homologação das chapas de matrícula não podem ser alteradas, não podendo ser efectuadas quaisquer dobragens, nem sobre elas ser colocados emblemas, insígnias ou qualquer outro elemento ou material que impeça ou dificulte a leitura completa do número de matrícula, directamente ou através de equipamentos de controlo rodoviário.

CAPÍTULO II

Emissão de chapas de matrícula dos modelos constantes dos anexos III e IV

Artigo 10.º

Manipuladores

1 — A inscrição de números de matrícula em chapas de matrícula dos modelos constante dos anexos III e IV só pode ser efectuada por manipuladores que possuam uma autorização para o efeito, concedida pelo fabricante das chapas de matrícula, titular da respectiva homologação.

2 — Os manipuladores têm de respeitar integralmente todas as instruções referentes ao processo de fabrico das chapas de matrícula que lhes sejam determinadas pelos respectivos fabricantes.

3 — O fabricante da chapa é responsável pela sua conformidade com o modelo homologado, incluindo subsidiariamente as operações de inscrição do número de matrícula, realizadas pelos manipuladores.

4 — Os fabricantes de chapas de matrícula homologadas devem dar conhecimento à Direcção-Geral de Viação dos manipuladores por si autorizados.

5 — Os fabricantes de chapas de matrícula homologadas devem retirar a autorização concedida a um manipulador nos termos do n.º 1, sempre que verifiquem que o mesmo não respeita as suas instruções relativas ao processo de fabrico, devendo do facto dar conhecimento à Direcção-Geral de Viação.

Artigo 11.º

Venda de chapas de matrícula

A venda ao público de chapas de matrícula nos termos do presente Regulamento é feita exclusivamente por entidades autorizadas para o efeito, que podem ser simultaneamente fabricantes ou manipuladores de chapas de matrícula.

Artigo 12.º

Candidatos à autorização

A autorização referida no artigo anterior só pode ser concedida a pessoas singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, que se encontrem regularmente estabelecidas em território nacional.

Artigo 13.º

Autorização para a emissão de chapas de matrícula

A autorização para o exercício da actividade de venda de chapas de matrícula é concedida por despacho do director-geral de Viação, que fixará os elementos necessários para a instrução dos pedidos.

Artigo 14.º

Idoneidade

Consideram-se idóneas para os efeitos previstos no artigo anterior as entidades cujos sócios, gerentes ou administradores não estejam judicialmente interditos do exercício de actividade relacionada com a emissão de chapas de matrícula, na sequência de condenação com trânsito em julgado, por infracção cometida no exercício da mesma actividade.

Artigo 15.º

Identificação

Os pontos de venda autorizados de chapas de matrícula devem apresentar, de forma claramente visível para o público, símbolo identificativo da Direcção-Geral de Viação, a estabelecer através de despacho do respectivo director-geral.

Artigo 16.º

Condições de venda de chapas de matrícula

1 — A venda de chapas de matrícula ao público só é efectuada mediante a apresentação do livrete do veículo ou documento emitido pela Direcção-Geral de Viação que o substitua, e ainda de documento de identificação do requerente da chapa.

2 — Os pontos de venda autorizados devem anotar em livro de registo, de modelo aprovado por despacho do director-geral de Viação, a identidade dos requerentes de todas as chapas de matrícula produzidas, bem como o respectivo número de matrícula inscrito.

3 — Os pontos de venda autorizados devem manter os registos referidos no número anterior por um período mínimo de cinco anos.

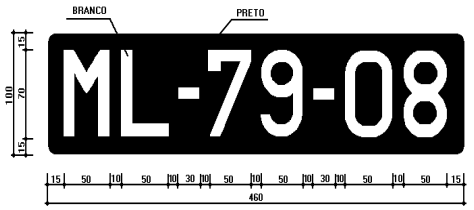
ANEXO I

Tabela de dígitos identificadores dos serviços emissores de matrículas de reboques

Aveiro — AV.
Beja — BE.
Braga — BR.
Bragança — BN.
Castelo Branco — CB.
Coimbra — C.
Évora — E.
Faro — FA.
Guarda — GD.
Leiria — LE.
Lisboa — L.
Portalegre — PT.
Porto — P.
Santarém — SA.
Setúbal — SE.
Viana do Castelo — VC.

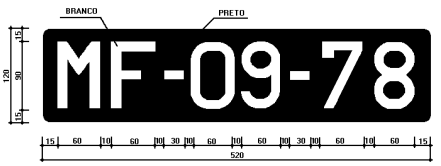
Vila Real — VR.
Viseu — VI.
Angra do Heroísmo — AN.
Horta — H.
Ponta Delgada — A.
Funchal — M.

ANEXO II

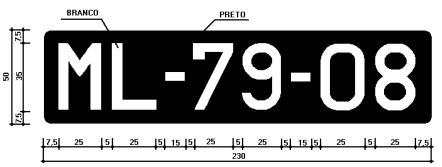


Modelo I — Automóveis (frente)

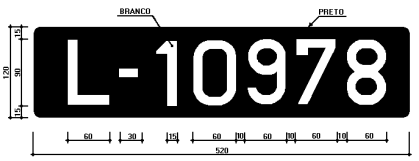
Modelo II — Automóveis (retaguarda)



Modelo III — Automóveis (retaguarda)



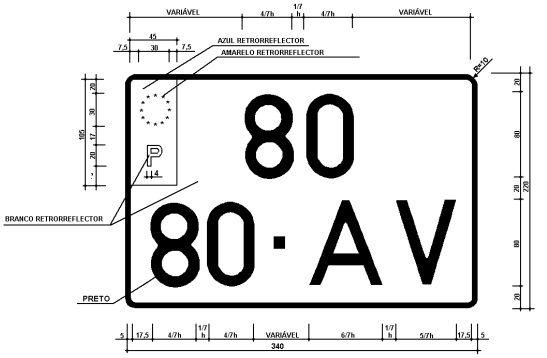
Modelo IV — Motociclos



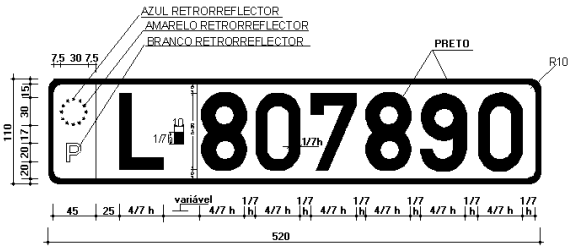
Modelo V — Reboques

ANEXO III

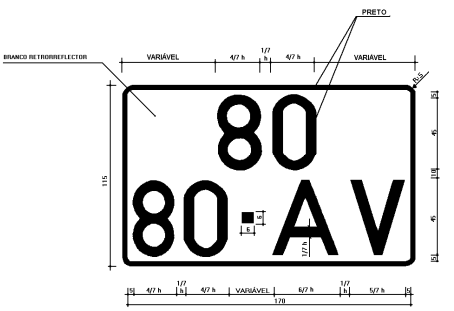
Modelo I — Automóveis (frente e retaguarda)



Modelo II — Automóveis (retaguarda)

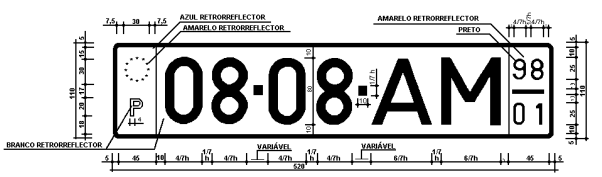


Modelo III — Reboques

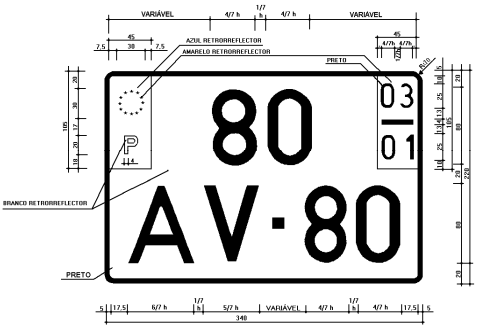


Modelo IV — Motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos

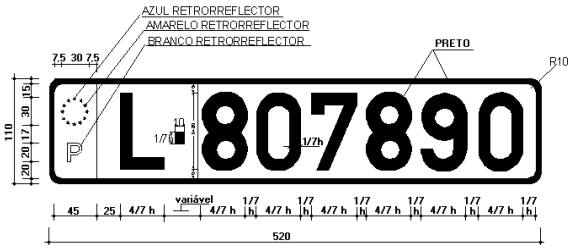
ANEXO IV



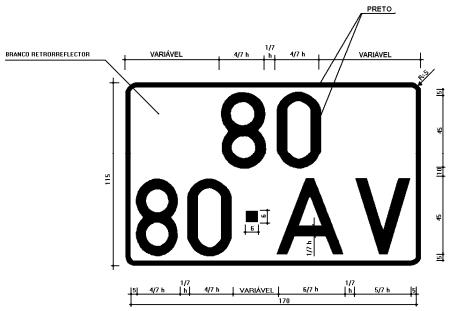
Modelo I — Automóveis (frente e retaguarda)



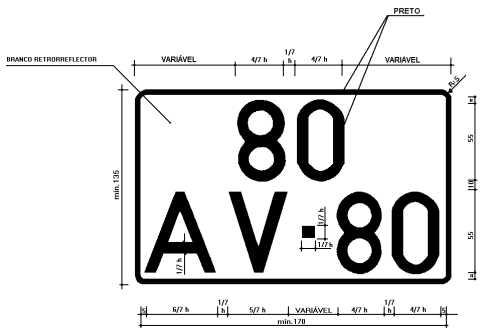
Modelo II — Automóveis (retaguarda)



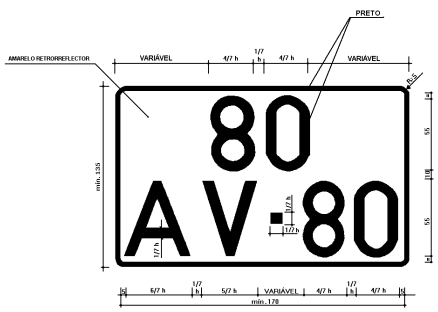
Modelo III — Reboques



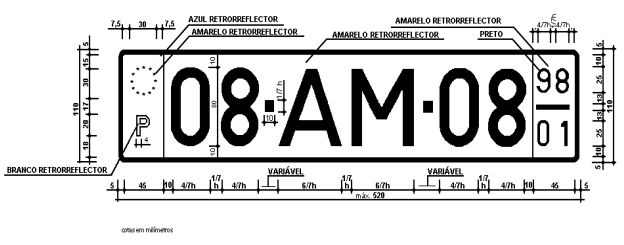
Modelo IV — Motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos



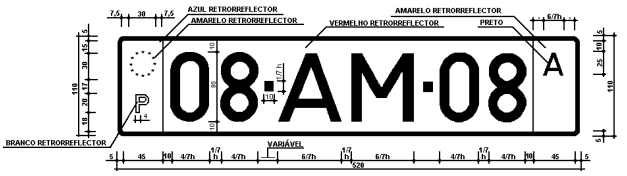
Modelo V — Motociclos de cilindrada superior a 50 cm^3 e triciclos



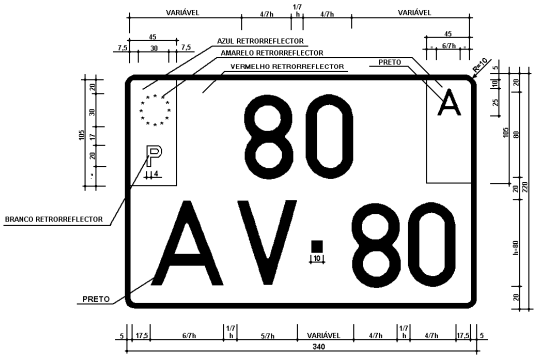
Modelo VI — Ciclomotores, motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3 e quadriciclos



Modelo VII — Ciclomotores de três rodas e quadriciclos

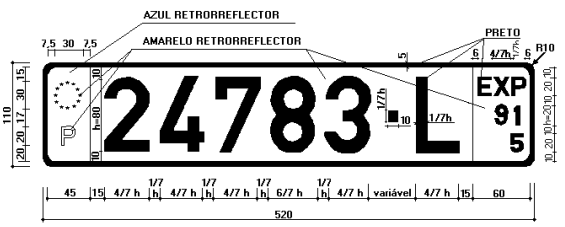


Modelo VIII — Máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis (frente, retaguarda ou lateral)

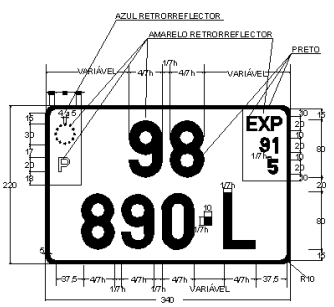


Modelo IX — Máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis (retaguarda ou lateral)

ANEXO V



Modelo I



Modelo II

Decreto-Lei n.º 107/2006

de 8 de Junho

O n.º 3 do artigo 117.º do Código da Estrada, revisto e republicado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, remete para futuro regulamento a determinação das circunstâncias em que as máquinas industriais admitidas a circular na via pública devem ser matriculadas.

A atribuição de um número de matrícula às máquinas industriais automotrizes, bem como às máquinas industriais rebocáveis, pressupõe a harmonização das disposições relativas ao controlo das prescrições técnicas aplicáveis a cada um dos elementos ou características dos veículos, bem como ao processo de homologação de

cada modelo, de modo a permitir a verificação, em relação a cada veículo, da sua submissão aos controlos impostos e registados na respectiva ficha de homologação.

Só na posse de tais elementos é possível aos fabricantes proceder à emissão de um certificado de conformidade para todos os veículos, de acordo com o modelo homologado.

O presente decreto-lei visa, assim, determinar o modo como as máquinas industriais devem ser matriculadas, bem como as suas condições de homologação.

Foram ouvidas, a título facultativo, a Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP) e a Associação Nacional de Gruas e Equipamentos Industriais (ANAGREI).

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e no n.º 3 do artigo 117.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei aprova o Regulamento de Atribuição de Matrícula a Máquinas Industriais, adiante designado por Regulamento.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O Regulamento ora aprovado é aplicável às máquinas industriais, bem como às máquinas industriais rebocáveis com peso bruto superior a 300 kg, tal como definidas no artigo seguinte.

2 — Excluem-se do âmbito de aplicação do Regulamento as máquinas destinadas a ser conduzidas por operador a pé.

Artigo 3.º

Definições

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

a) «Fabricante» a pessoa singular ou colectiva responsável perante a entidade competente para a homologação pelo respectivo processo de homologação e, ainda, pela conformidade da produção, sendo dispensável o directo envolvimento em todas as fases de fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica cuja homologação solicita;

b) «Luzes de trabalho» as luzes de cor branca destinadas a iluminar o espaço envolvente de uma máquina ou áreas específicas associadas à sua função;

c) «Máquina» qualquer máquina industrial ou máquina industrial rebocável;

d) «Máquina industrial» um veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública;

e) «Máquina industrial rebocável» uma máquina destinada a trabalhos industriais que só transita na via pública quando rebocada;

f) «Máquina matriculada» uma máquina portadora de matrícula definitiva, temporária, provisória, de trânsito ou de alfândega;

g) «Máquina nova» uma máquina que não tenha ainda sido colocada em serviço e que não possua matrícula;

h) «Máquina usada» uma máquina que já tenha sido objecto de uma primeira colocação em serviço;

i) «Matricular» o acto administrativo de registo de uma máquina autorizada a circular na via pública, efectuado pela entidade competente, que identifica a máquina e estabelece as suas condições de circulação;

j) «Número de matrícula» o conjunto de números e letras atribuído à máquina, correspondente à sua matrícula.

Artigo 4.º

Classificação

1 — As máquinas objecto do Regulamento incluem-se, segundo a sua utilização, num dos tipos constantes do anexo I, que faz parte integrante do presente decreto-lei.

2 — Para efeitos de matrícula, as máquinas incluem-se numa das classes de circulação constantes do anexo II, que faz parte integrante do presente decreto-lei, consoante a respectiva velocidade máxima, pesos e dimensões e eventuais restrições à circulação.

CAPÍTULO II

Características técnicas

Artigo 5.º

Identificação

1 — As máquinas devem estar identificadas através de um número de identificação atribuído pelo respectivo fabricante.

2 — O número de identificação deve estar marcado no quadro ou estrutura análoga da máquina, em local acessível e facilmente visível, devendo o seu processo de inscrição garantir que não se apague ou altere.

3 — A alteração ou o retoque da inscrição do número de identificação de uma máquina só são permitidos para regularização das situações em que aquele número se encontre alterado ou em mau estado e dependem de autorização prévia da Direcção-Geral de Viação.

4 — A substituição total ou parcial do quadro ou estrutura equivalente que afecte o número de identificação só é permitida na sequência de acidente ou causa fortuita e desde que não existam dúvidas quanto à identificação da máquina, dependendo de autorização prévia da Direcção-Geral de Viação.

5 — Além do número de identificação, as máquinas devem ainda exibir uma chapa contendo a identificação

do respectivo fabricante, colocada em local facilmente visível e fixada, de modo inamovível, à estrutura resistente.

Artigo 6.º

Pesos e dimensões

1 — Os pesos e dimensões máximos das máquinas são os estabelecidos na regulamentação em vigor para os automóveis de mercadorias e seus reboques.

2 — Podem ser aprovadas e matriculadas máquinas cujos pesos e ou dimensões excedam os limites fixados na regulamentação referida no número anterior, estabelecendo-se condicionamentos específicos para a sua circulação na via pública.

3 — As máquinas matriculadas ao abrigo do disposto no número anterior só podem circular na via pública nas condições estabelecidas no regulamento previsto no n.º 1 do artigo 58.º do Código da Estrada.

4 — O disposto no n.º 2 não é aplicável aos pesos máximos por eixo fixados na regulamentação a que se refere o n.º 1, os quais não podem ser ultrapassados.

5 — Os pesos máximos por eixo a considerar para a aprovação e matrícula das máquinas correspondem ao valor mais elevado fixado na regulamentação, independentemente do tipo de suspensão considerado.

Artigo 7.º

Sistema de travagem

As máquinas devem possuir sistema de travagem que assegure as seguintes funções:

a) Travagem de serviço, destinada a reduzir a velocidade e imobilizar a máquina de forma rápida, segura e eficaz;
b) Travagem de estacionamento, destinada a manter a máquina imóvel, mesmo que desatrelada, no caso das máquinas industriais rebocáveis.

Artigo 8.º

Características do sistema de travagem

1 — O dispositivo de travagem de serviço das máquinas industriais deve cumprir o estabelecido para os veículos da categoria europeia N.

2 — Considera-se cumprida a regulamentação em vigor relativa à eficiência do travão de serviço se for atingida a eficiência mínima prevista para a prova do tipo O (ensaio normal da eficiência com os travões frios) e da prova do tipo I (ensaio de perda de eficiência).

3 — O ensaio do tipo O deve ser efectuado com o sistema de transmissão na posição neutra, à velocidade máxima prevista por construção, sendo o ensaio do tipo I efectuado a uma velocidade estabilizada igual a 80 % da velocidade utilizada no ensaio do tipo O.

4 — As máquinas do tipo escavadora, pá carregadora, retroescavadora, niveladora, *dumpers* e tractores industriais derivados de tractores agrícolas podem dispor de um sistema de travão de serviço que cumpra a regulamentação em vigor aplicável aos tractores agrícolas.

5 — O dispositivo de travagem de serviço das máquinas industriais rebocáveis deve cumprir o estabelecido para os veículos da categoria europeia O.

6 — É admitida a utilização de travão de serviço de inércia nas máquinas industriais rebocáveis com um peso bruto não superior a 3500 kg.

7 — O travão de estacionamento deve permitir imobilizar a máquina numa via com uma inclinação mínima de 18 %.

8 — O estabelecido no n.º 4 pode ser aplicado a outros tipos de máquinas por despacho do director-geral de Viação.

Artigo 9.º

Sistema de direcção

As máquinas industriais devem possuir um sistema adequado que permita ao condutor manter a direcção da máquina ou modificá-la, com facilidade, rapidez e segurança.

Artigo 10.º

Rodas e pneus

1 — As rodas das máquinas devem possuir pneus com características adequadas à sua circulação com segurança.

2 — Os pneus devem corresponder ao modelo homologado para as características específicas correspondentes à sua utilização.

3 — Todos os pneus devem apresentar o relevo mínimo estabelecido para os veículos da categoria europeia N_3.

4 — Num mesmo eixo só podem ser montados pneus com iguais características construtivas.

5 — As máquinas que se assemelhem do ponto de vista construtivo aos veículos das categorias europeias N ou O, com velocidade máxima por construção superior a 40 km/h, devem dispor de rodas com dispositivo antiprojecção que obedeça ao estabelecido para aquelas categorias de veículos.

Artigo 11.º

Transmissão

As máquinas industriais devem estar equipadas com um dispositivo que, a partir do lugar do condutor e accionado pelo motor, permita efectuar a manobra de marcha-atrás.

Artigo 12.º

Sistema de iluminação e sinalização luminosa

1 — As máquinas industriais devem estar equipadas com:

a) Luz de cruzamento;
b) Luz de mudança de direcção à frente e à retaguarda;
c) Luzes avisadoras de perigo;
d) Luz da chapa de matrícula;
e) Luzes de presença à frente e à retaguarda;
f) Luz de travagem, nas máquinas cuja velocidade máxima autorizada seja superior a 25 km/h;
g) Reflectores à retaguarda não triangulares.

2 — As máquinas industriais que, por construção, não estejam aptas a circular de noite, ou em túneis, ou ainda quando existam condições meteorológicas ou ambientais que reduzam a visibilidade, devem estar equipadas com:

a) Reflectores à retaguarda não triangulares;
b) Luzes de travagem, para máquinas cuja velocidade máxima autorizada seja superior a 25 km/h.

3 — As máquinas industriais rebocáveis devem estar equipadas com:

a) Luzes de presença à frente, quando a sua largura exceda em mais de 200 mm para cada lado a largura máxima do veículo tractor;
b) Luzes de presença à retaguarda;
c) Luz da chapa de matrícula;
d) Luzes de mudança de direcção à retaguarda;
e) Luzes de travagem, para máquinas cuja velocidade máxima autorizada seja superior a 25 km/h;
f) Reflectores não triangulares à frente;
g) Reflectores triangulares à retaguarda.

4 — As máquinas industriais rebocáveis que, por construção, não estejam aptas a circular de noite, ou em túneis, ou ainda quando existam condições meteorológicas ou ambientais que reduzam a visibilidade, devem estar equipadas com:

a) Luzes de mudança de direcção à retaguarda;
b) Reflectores não triangulares à frente;
c) Reflectores triangulares à retaguarda.

5 — As máquinas com comprimento superior a 6 m devem estar equipadas com reflectores laterais não triangulares.

6 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, podem ainda ser instaladas nas máquinas outras luzes que se encontrem previstas em regulamento para os veículos das categorias europeias N e O.

7 — As características dos sistemas de iluminação e de sinalização luminosa, bem como as suas condições de montagem e instalação, obedecem ao estabelecido em regulamento, para os veículos das categorias europeias N e O, consoante se trate, respectivamente, de máquinas industriais ou de máquinas industriais rebocáveis.

8 — Quando, por razões construtivas, não possam ser respeitadas as condições de instalação estabelecidas nos números anteriores, por despacho do director-geral de Viação, podem ser autorizadas soluções alternativas que garantam adequadas condições de segurança na circulação.

9 — Nas máquinas industriais podem ainda ser instaladas luzes de trabalho, as quais não são consideradas espécies de luzes para efeitos do disposto no artigo 60.º do Código da Estrada, e devem respeitar uma das seguintes condições:

a) O comando para ligar e desligar deve estar localizado próximo da luz;
b) No painel de bordo deve existir luz avisadora claramente visível a partir da posição de condução, sempre que a luz de trabalho esteja ligada.

10 — Sempre que uma luz de trabalho seja visível da retaguarda, quando a máquina circula, deve a referida luz ser posicionada de forma a não iluminar a via para a retaguarda da máquina numa distância superior a 5 m.

11 — A luz da chapa de matrícula é obrigatória quando esta esteja colocada à retaguarda.

12 — Aos sistemas de iluminação e sinalização luminosa é aplicável, com as devidas adaptações, o disposto no artigo 59.º do Código da Estrada.

Artigo 13.º

Avisador luminoso especial

1 — As máquinas, desde que possuam sistema eléctrico, devem estar equipadas com um dispositivo avisador luminoso especial nos seguintes casos:

a) Máquinas que excedem as dimensões máximas estabelecidas para a circulação dos automóveis e seus reboques;
b) Máquinas a que se referem os n.os 2 e 4 do artigo anterior;
c) Máquinas que apresentam sistemas funcionais como braços, lanças, forquilhas, baldes, pás de carga, tubagens ou outros que constituam saliência superior a 1500 mm relativamente ao plano vertical que passa pelos pontos mais à frente ou mais à retaguarda do corpo principal da máquina.

2 — Os avisadores luminosos especiais devem obedecer às características e condições de instalação e utilização previstas no regulamento a que se refere o n.º 4 do artigo 23.º do Código da Estrada.

Artigo 14.º

Sinalização

1 — Nas máquinas que apresentam sistemas funcionais como braços, lanças, forquilhas, baldes, pás de carga, tubagens ou outros que constituem saliência superior a 1000 mm relativamente ao plano vertical que passa pelos pontos mais à frente ou mais à retaguarda do corpo principal da máquina, ou a 500 mm no caso dos planos laterais, as extremidades destes elementos ou os seus elementos de suporte devem ser:

a) Pintadas num comprimento mínimo de 300 mm com marcação de cor contrastante, constituída por faixas de largura compreendida entre 50 mm e 100 mm, oblíquas a 45º, de cores branca e vermelha, alternadas; ou
b) Assinaladas com o painel destinado a assinalar a carga que excede os contornos envolventes do veículo à retaguarda, previsto no regulamento referido no n.º 1 do artigo 58.º do Código da Estrada.

2 — Para além da sinalização referida nos números anteriores, e em função do risco específico para a circulação de cada máquina, pode ser determinada, por despacho do director-geral de Viação, a instalação de outros elementos de sinalização adequados à minimização do risco.

Artigo 15.º

Visibilidade do condutor

1 — As máquinas industriais devem permitir, a partir da posição de condução, uma adequada visibilidade para a frente e para os lados do veículo, facultando ao condutor uma visão clara sobre toda a via em que circula.

2 — As máquinas cuja velocidade seja superior a 25 km/h devem ter, no mínimo, dois espelhos retrovisores colocados de cada lado relativamente ao lugar do condutor, permitindo-lhe observar a via à retaguarda do veículo.

3 — O campo de visão assegurado deve corresponder ao estabelecido para os veículos da categoria europeia N_3.

4 — No caso das máquinas do tipo escavadora, pá carregadora e retroescavadora e dos tractores industriais derivados de tractores agrícolas, é admitido o cumprimento da regulamentação em vigor aplicável aos tractores agrícolas.

5 — Em função da especificidade funcional de um modelo de máquina, podem ser autorizadas, por despacho do director-geral de Viação, outras soluções que assegurem adequado campo de visão do condutor.

6 — Os elementos transparentes que afectem o campo de visão do condutor não podem deformar nem alterar significativamente os objectos vistos ou a respectiva cor.

7 — Nas máquinas equipadas com pára-brisas, este deve estar dotado do respectivo e adequado dispositivo de limpeza.

Artigo 16.º

Emissões poluentes

1 — Os motores das máquinas industriais devem ser de modelo homologado, de acordo com a regulamentação específica em vigor.

2 — Nas homologações de pequena série ou individuais, pode ser dispensada a exigência referida no número anterior, desde que seja assegurado o cumprimento dos limites máximos de emissões poluentes estabelecidos para a circulação das máquinas industriais.

3 — As máquinas industriais equipadas com motores de propulsão de ignição por compressão, quando em circulação, devem respeitar o valor máximo para a opacidade dos gases de escape em aceleração livre indicado pelo fabricante e constante de chapa fixada na máquina ou anotado no certificado de matrícula.

4 — Na ausência da informação referida no número anterior, o nível de concentração para a opacidade dos gases de escape não deve exceder os seguintes valores limite do coeficiente de absorção:

a) Motores diesel normalmente aspirados: 4,5 m^{-1};
b) Motores sobrealimentados: 5 m^{-1}.

5 — A pedido dos fabricantes, em casos específicos fundamentados em razões construtivas particulares, podem ser estabelecidos limites superiores aos fixados no número anterior.

Artigo 17.º

Nível sonoro

1 — O nível sonoro das máquinas industriais deve respeitar a regulamentação específica em vigor.

2 — Os limites do ruído para efeitos de circulação das máquinas industriais constam do respectivo certificado de matrícula.

Artigo 18.º

Lugar do condutor

1 — As máquinas industriais cuja velocidade por construção exceda os 50 km/h devem possuir pára-brisas que assegure adequada protecção do respectivo condutor contra elementos externos como o vento ou a poeira.

2 — As máquinas industriais cuja velocidade por construção seja superior a 25 km/h, quando em circulação, devem dispor de um banco fixo no lugar do condutor.

3 — Todos os comandos necessários à circulação em segurança de qualquer máquina devem estar acessíveis a partir do lugar do condutor.

4 — Quando a máquina possua mais de um lugar de condução, todos os comandos devem poder ser bloqueados de forma que só um dos lugares de condução permita a sua execução.

Artigo 19.º

Comandos

1 — Todos os elementos de comando e manobra e avisadores das máquinas industriais devem ser construídos e instalados de modo que possam ser facilmente identificados, observados e accionados de forma instantânea pelo condutor durante a condução, mantendo-se este em posição normal no respectivo lugar e sem desvio de atenção em relação à condução.

2 — Os comandos dos dispositivos funcionais das máquinas devem apresentar características que impeçam o seu accionamento involuntário durante a circulação dos veículos.

Artigo 20.º

Acessórios e equipamento diverso

1 — As máquinas industriais devem possuir avisador sonoro com as características estabelecidas para os veículos da categoria europeia N_3.

2 — As máquinas industriais cuja velocidade por construção exceda os 25 km/h devem possuir velocímetro com escala em quilómetros/hora.

Artigo 21.º

Carroçaria

1 — As máquinas industrias devem ser construídas e equipadas de forma que não apresentem, tanto no seu interior como no exterior, arestas vivas ou saliências que constituam risco para os seus ocupantes ou para os demais utentes da via pública.

2 — Todas as portas devem possuir sistema de fecho com segurança que impeça a sua abertura acidental.

Artigo 22.º

Protecção à retaguarda contra o encaixe

1 — As máquinas industriais que se assemelhem, do ponto de vista construtivo, aos veículos das categorias europeias N ou O devem possuir à retaguarda dispositivo antiencastramento com as características estabelecidas para aquelas categorias de veículos.

2 — Sempre que se verifique que a função antiencastramento se encontra assegurada por outros elementos da máquina ou quando a montagem do dispositivo referido no número anterior seja incompatível com a normal utilização da máquina, pode ser autorizada a dispensa de instalação daquele dispositivo ou a sua adaptação às características específicas da máquina.

Artigo 23.º

Dispositivos de ligação às máquinas industriais rebocáveis

1 — Os dispositivos mecânicos de engate instalados em máquinas industriais devem apresentar características adequadas aos esforços a que estão submetidos, permitindo a circulação das máquinas com segurança.

2 — O dispositivo mecânico de engate de uma máquina industrial rebocável com o respectivo veículo tractor deve estar equipado com um elemento de segurança que impeça que os veículos se desliguem acidentalmente.

3 — Os elementos de ligação pneumáticos ou eléctricos de uma máquina industrial rebocável, destinados à sua ligação a um veículo tractor, devem permitir uma adequada compatibilidade funcional.

Artigo 24.º

Segurança geral

1 — Todos os sistemas mecânicos, bem como o respectivo equipamento complementar, devem assegurar, por construção, que o seu funcionamento e utilização, bem como as respectivas características, não constituam risco para a segurança rodoviária durante a circulação da máquina ou a sua imobilização.

2 — O fabricante deve assegurar que a máquina tem, por construção, condições para circular em segurança na via pública, não constituindo perigo para os demais utentes.

Artigo 25.º

Materiais inflamáveis

1 — Os elementos do motor, os depósitos de combustível, tubagens e elementos que contenham matérias inflamáveis devem ser construídos, montados e protegidos de forma que não constituam perigo nem risco de incêndio ou explosão.

2 — O bocal de enchimento do depósito de combustível deve possuir tampão adequado e situar-se no exterior de qualquer compartimento destinado ao condutor e ao motor de propulsão da máquina.

Artigo 26.º

Limitação de velocidade

1 — Todas as máquinas industriais que, por construção, apresentem uma velocidade máxima em patamar superior a 80 km/h devem ser equipadas com dispositivo limitador de velocidade regulado para 80 km/h.

2 — A instalação e a regulação do dispositivo referido no número anterior, bem como as suas características, devem obedecer ao que se encontra estabelecido para os veículos da categoria europeia N.

3 — Sempre que, pelas características construtivas de uma máquina, o risco associado à sua circulação possa ser reduzido através do estabelecimento de uma velocidade máxima de circulação inferior à velocidade máxima de construção ou ao limite máximo fixado na legislação nacional para a respectiva categoria, pode ser fixada uma velocidade máxima de circulação inferior.

4 — As máquinas referidas nos n.os 2 e 4 do artigo 12.º não podem exceder a velocidade máxima de 40 km/h, sem prejuízo de limite inferior fixado por construção.

CAPÍTULO III

Aprovação de modelo e transformação de máquinas

Artigo 27.º

Princípio geral

1 — As máquinas só podem ser matriculadas desde que correspondam a um modelo previamente homologado para o efeito.

2 — A homologação de máquinas é concedida pela Direcção-Geral de Viação e pode ser:

a) Geral, se for válida para um número ilimitado de máquinas;
b) Individual, se for válida apenas para uma máquina.

3 — Pode ser concedida a homologação de pequena série a um modelo de máquina, com dispensa do cumprimento de uma ou mais disposições técnicas estabelecidas no presente Regulamento, desde que não sejam afectadas as condições de segurança na circulação e protecção do ambiente.

4 — O número máximo de máquinas a matricular por ano com base numa homologação de pequena série é de 50.

Artigo 28.º

Homologação geral ou de pequena série

1 — A homologação geral ou de pequena série de um modelo de máquina industrial só pode ser requerida pelo respectivo fabricante ou seu representante legal.

2 — Os pedidos de homologação são instruídos com os seguintes documentos:

a) Ficha de informações com as características técnicas do modelo de máquina;
b) Quadro discriminativo dos regulamentos específicos que cumpre;
c) Termo de responsabilidade relativo às condições de segurança da máquina;
d) Desenhos da máquina cotados à escala adequada e fotografias que a caracterizem.

3 — O fabricante de uma máquina que corresponda a um modelo homologado pela Direcção-Geral de Viação é responsável pela conformidade da máquina com o modelo aprovado, devendo emitir um certificado de conformidade para cada máquina nova para efeitos de atribuição de matrícula.

4 — Nos casos em que seja emitida segunda via do certificado referido no número anterior, deve do mesmo constar aquela menção.

5 — O modelo de certificado de conformidade é aprovado por despacho do director-geral de Viação.

6 — As homologações gerais ou de pequena série concedidas para efeitos do presente Regulamento têm uma validade máxima de cinco anos, sem prejuízo de deixarem de ser válidas por efeito da entrada em aplicação de nova regulamentação.

Artigo 29.º

Conformidade de produção

A conformidade de produção das máquinas construídas com base numa homologação geral concedida pela Direcção-Geral de Viação rege-se pela regulamentação em vigor para a conformidade de produção dos veículos das categorias europeias N e O.

Artigo 30.º

Fins de série

1 — A pedido do fabricante, pode ser autorizada a matrícula de máquinas em fim de série conformes com um modelo homologado durante um período de

24 meses a contar da data limite da validade da correspondente homologação geral.

2 — O pedido de autorização de matrícula de máquinas em fim de série é efectuado através de requerimento dirigido ao director-geral de Viação, devendo especificar as razões técnicas e ou económicas que o justificam.

3 — O número máximo de máquinas de um ou vários modelos a matricular de acordo com o previsto no presente artigo é de 100 ou, no caso de ser um número maior, de 10 % do total de máquinas novas da mesma marca matriculadas durante os dois anos anteriores.

Artigo 31.º

Reconhecimento de homologações gerais

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, as homologações gerais concedidas por um Estado membro da União Europeia para efeitos de matrícula são reconhecidas genericamente como equivalentes à homologação nacional, desde que assegurem idênticos níveis de segurança e de protecção ambiental.

2 — O disposto no número anterior não dispensa o cumprimento das disposições relativas aos sistemas de iluminação e sinalização estabelecidas pelo presente Regulamento.

3 — O reconhecimento previsto no n.º 1 é aplicável desde que a homologação tenha sido concedida há menos de cinco anos e não tenha perdido a validade, por efeito da entrada em aplicação de disposição harmonizada da União Europeia.

4 — A equivalência a que se refere o n.º 1 pode ser suspensa sempre que existam dúvidas objectivas relativamente à segurança ou desempenho ambiental de um modelo de máquina.

5 — Nos casos referidos no n.º 1, o fabricante ou seu representante legal deve solicitar à Direcção-Geral de Viação o reconhecimento previsto naquele número, com o objectivo de ser efectuado o correspondente registo informático na base de dados de homologações.

Artigo 32.º

Homologação individual

1 — A homologação individual de uma máquina nova pode ser requerida pelo fabricante ou seu representante legal e pelo proprietário.

2 — Os pedidos de homologação individual são instruídos com os seguintes documentos:

a) Ficha de informações ou certificado emitido pelo fabricante com a indicação das características técnicas da máquina;
b) Indicação dos regulamentos específicos que cumpre;
c) Termo de responsabilidade relativo às condições de segurança da máquina;
d) Desenhos da máquina cotados à escala adequada e fotografias que a caracterizem.

Artigo 33.º

Processos de homologação

1 — Por despacho do director-geral de Viação, pode ser determinada a apresentação de elementos complementares considerados necessários à caracterização técnica e de segurança de um modelo de máquina para o qual é solicitada a homologação.

2 — Os documentos que devem integrar os processos de homologação indicados nos artigos 28.º e 32.º podem ser apresentados em suporte informático compatível com os meios informáticos da Direcção-Geral de Viação.

Artigo 34.º

Sistemas, componentes e unidades técnicas

É proibida a comercialização ou introdução no consumo de sistemas, componentes ou unidades técnicas para máquinas que não cumpram os requisitos estabelecidos na legislação aplicável, quando se destinem a ser instalados em máquinas matriculadas no âmbito do presente decreto-lei.

Artigo 35.º

Transformação

1 — A transformação de máquinas industriais que afecte os sistemas de segurança, nomeadamente os de travagem, direcção e suspensão ou a sua estrutura e ainda os sistemas de comando de circulação, só pode ser efectuada mediante autorização prévia da Direcção-Geral de Viação.

2 — Por despacho do director-geral de Viação, pode ser estabelecida lista de transformações, cuja autorização prévia pode ser dispensada.

3 — As transformações são efectuadas pelo fabricante da máquina ou por oficina de reparação legalmente constituída, que deve assegurar a realização da transformação em boas condições técnicas, bem como a manutenção das condições de segurança da máquina após transformação.

4 — O proprietário ou o titular do respectivo certificado de matrícula de uma máquina objecto de uma transformação nos termos dos n.os 1 e 2 deve regularizar junto da Direcção-Geral de Viação a transformação efectuada.

5 — Não são autorizadas transformações que envolvam a alteração da identificação de uma máquina.

6 — Salvo os casos devidamente autorizados pela Direcção-Geral de Viação, nos termos do artigo 115.º do Código da Estrada, é proibida em qualquer máquina:

a) A montagem ou a eliminação de sistemas, componentes ou unidades técnicas sujeitos ao cumprimento de regulamentação específica aplicável;
b) A substituição de sistemas, componentes ou unidades técnicas por outros que não cumpram aquela regulamentação específica ou que não correspondam ao modelo de veículo homologado.

7 — O procedimento para a aprovação da transformação de máquinas é estabelecido por despacho do director-geral de Viação.

CAPÍTULO IV

Matrícula

Artigo 36.º

Matrícula

1 — Por cada máquina matriculada é atribuído um número de matrícula e emitido o correspondente certificado de matrícula.

2 — O número de matrícula constitui um elemento de registo, considerando-se a matrícula efectuada após a emissão e entrega ao titular do respectivo certificado de matrícula.

Artigo 37.º

Princípios gerais da atribuição de matrícula

1 — Só podem ser atribuídas matrículas às máquinas industriais que estejam em conformidade com as normas nacionais ou europeias aplicáveis, que garantam a sua circulação em condições de segurança e preservação do ambiente.

2 — Não é permitida a atribuição de matrícula a uma máquina que constitua um resíduo, nos termos de diploma próprio, ou que seja considerada tecnicamente irrecuperável.

3 — A atribuição de matrícula a uma máquina não dispensa o cumprimento de outras normas que lhe sejam aplicáveis, nomeadamente as respeitantes às suas condições de segurança.

4 — O titular do certificado de matrícula de uma máquina deve assegurar que a mesma é regularmente objecto de manutenção e mantém condições de circulação em segurança na via pública.

Artigo 38.º

Requerimento de matrícula

1 — A matrícula das máquinas deve ser requerida no serviço competente da Direcção-Geral de Viação pelo respectivo proprietário ou por entidade que titule o respectivo certificado de matrícula.

2 — Por despacho do director-geral de Viação é estabelecido o conjunto de informações técnicas a fornecer pelos requerentes para efeitos de atribuição de matrícula às máquinas, bem como, para o caso previsto no número anterior, a estrutura dos dados correspondente.

3 — Todos os pedidos de atribuição de matrícula devem ser acompanhados de documento comprovativo da propriedade da máquina.

Artigo 39.º

Máquinas novas de modelo correspondente a uma homologação geral ou de pequena série

1 — A matrícula de uma máquina nova cujo modelo corresponde a uma homologação geral ou de pequena série deve ser pedida mediante requerimento acompanhado do certificado de conformidade da máquina, previsto no n.º 3 do artigo 28.º, ou de declaração do fabricante indicando qual a homologação nacional correspondente à máquina.

2 — O original do certificado de conformidade de uma máquina à qual seja atribuída matrícula é arquivado no respectivo processo de matrícula, podendo ser devolvido ao proprietário da máquina para efeitos da sua exportação.

Artigo 40.º

Verificação da conformidade

As máquinas novas referidas no artigo anterior, para as quais seja requerida matrícula, podem ser submetidas a acções de verificação da sua conformidade com o modelo aprovado.

Artigo 41.º

Máquinas novas de modelo que não corresponde a uma homologação geral

1 — O pedido de atribuição de matrícula para uma máquina nova que detenha uma homologação individual concedida noutro Estado membro deve ser acompanhado de cópia do registo da homologação concedida, com a identificação clara da entidade oficial responsável pela homologação, data da sua concessão, características principais da máquina e regulamentação técnica que cumpre.

2 — A homologação referida no número anterior é objecto de análise tendo em vista o seu reconhecimento como equivalente a uma homologação individual nacional, para efeitos de matrícula, em termos de segurança e protecção do ambiente.

3 — Quando a informação técnica contida no registo de homologação seja considerada insuficiente, pode ser complementada por declaração de características ou conformidade emitida pelo fabricante da máquina ou seu representante.

4 — Sempre que se verifiquem dúvidas em relação à identificação de uma máquina, a qualquer característica técnica ou ao cumprimento de regulamentação específica, podem ser solicitados os elementos complementares considerados necessários.

5 — Nos casos em que a homologação referida no n.º 1 seja reconhecida pela Direcção-Geral de Viação como equivalente à homologação individual nacional, a matrícula deve ser atribuída tendo por base a referida homologação.

6 — Sempre que uma máquina nova não corresponda a uma homologação geral nem possua uma homologação individual que se enquadre no número anterior, deve ser requerida homologação individual nacional nos termos previstos no presente Regulamento.

7 — No caso referido no número anterior, o pedido de atribuição de matrícula deve ser efectuado conjuntamente com o pedido de homologação individual da máquina.

Artigo 42.º

Verificação da conformidade

As máquinas a que se refere o artigo anterior para as quais seja requerida matrícula podem ser submetidas a inspecção para verificação da sua conformidade com o modelo aprovado.

Artigo 43.º

Máquinas anteriormente matriculadas ou usadas

1 — A atribuição de matrícula nacional a uma máquina com matrícula válida não carece de homologação prévia.

2 — No pedido de matrícula, o requerente tem de indicar todos os elementos técnicos relativos à máquina necessários para a sua matrícula.

3 — A Direcção-Geral de Viação efectua o registo das características técnicas do modelo de máquina para efeitos de emissão do respectivo certificado de matrícula tendo por base os elementos apresentados pelo requerente.

4 — O certificado de matrícula de uma máquina anteriormente matriculada contém a indicação da matrícula anterior e da data da primeira matrícula da máquina.

5 — Desde que não estejam em causa aspectos relativos à segurança na circulação, ao ambiente ou à con-

corrência, o director-geral de Viação pode autorizar a matrícula de uma máquina proveniente de um Estado membro da União Europeia, com matrícula válida, que não se adeqúe integralmente às exigências nacionais.

6 — Os pedidos de matrícula são instruídos com os seguintes elementos:

a) Original do certificado de matrícula da máquina;
b) Certificado das características técnicas da máquina, caso as mesmas não constem do certificado de matrícula emitido pelo fabricante ou entidade com competência para o efeito reconhecida pela Direcção-Geral de Viação;
c) Fotografias que permitam a visualização clara da máquina.

7 — Para além dos elementos indicados no número anterior, a Direcção-Geral de Viação pode pedir a apresentação de documentos complementares para a caracterização técnica da máquina, nomeadamente no que se refere aos regulamentos e normas que cumpre.

8 — Se uma máquina corresponder a uma homologação de modelo nacional, a apresentação da correspondente declaração emitida pelo seu fabricante ou representante legal dispensa a apresentação do certificado indicado na alínea *b*) do n.º 6, bem como dos elementos referidos no número anterior.

9 — Para efeitos do disposto no número anterior, uma máquina pode ser considerada como correspondendo a uma homologação nacional se apresentar diferenças de pormenor em relação ao modelo homologado.

10 — No caso de máquinas usadas não matriculadas, aplicam-se, com as devidas adaptações, as disposições do presente artigo relativas às máquinas anteriormente matriculadas.

Artigo 44.º

Inspecção

As máquinas a que se refere o artigo anterior são submetidas a inspecção para verificação da sua identificação, condições de segurança e cumprimento da regulamentação aplicável.

CAPÍTULO V

Regime sancionatório

Artigo 45.º

Contra-ordenação

1 — A infracção ao disposto no artigo 14.º constitui contra-ordenação rodoviária punida com coima de € 300 a € 1500.

2 — A repartição do produto das coimas aplicadas ao abrigo do número anterior rege-se pelo disposto no Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de Setembro.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 46.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Março de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita — João Titterington Gomes Cravinho — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa — Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa — Manuel António Gomes de Almeida de Pinho — Mário Lino Soares Correia — António Fernando Correia de Campos*.

Promulgado em 19 de Maio de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 22 de Maio de 2006.

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

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º)

Código	Designação do tipo	Função principal
AB	Autobetoneira	Mistura e transporte de betão.
AG	Autogrua	Elevação de cargas mediante grua cujo momento de elevação é igual ou superior a 400 kNm.
AS	Autovarredora	Operações de limpeza por varrimento e ou aspiração de detritos sólidos.
BL	Bomba lança betão	Bombeamento de betão.
CC	Cilindro compactador	Compactação de pisos.
ES	Escavadora	Escavação mediante pá escavadora frontal.
EM	Empilhador	Elevação de cargas ou unidades de carga mediante forquilha de elevação.
GC	Grupo compressor	Produção de ar comprimido.
GG	Grupo gerador	Produção de energia.
MR	Marcador de rodovia	Marcação de sinalização rodoviária nos pavimentos.
MT	Motoniveladora	Execução de operações de nivelamento mediante lâmina niveladora.
PC	Pá carregadora	Movimentação e carregamento de materiais através da utilização de uma pá carregadora frontal.
PE	Perfuradora	Execução de perfurações.
PL	Plataforma elevatória	Elevação de pessoas ou cargas através de plataforma adaptada.
PV	Pavimentadora	Aplicação de pavimentos.
RE	Retroescavadora	Escavação mediante pá escavadora à retaguarda.
TI	Tractor industrial	Desenvolvimento de esforços de tracção.
UT	Unidade de transporte	Transporte de materiais em equipamento próprio.

ANEXO II

(a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º)

Classes de circulação

Velocidade	Limites de peso e dimensões (artigo 5.º)		Restrições à circulação	Classe de circulação
⩽ 40 km/h	Não são excedidos os correspondentes limites fixados para as categorias N e O.		Sem restrições especiais	A
			Só pode circular de dia. Não pode circular em túneis ou em condições de reduzida visibilidade.	B
	São excedidos os limites de pesos ou dimensões.	É verificada pelo menos uma das condições: Comprimento: > 12 m e ⩽ 20 m; Largura: > 2,55 m e ⩽ 3 m; Altura: > 4 m e ⩽ 4,5 m; Peso bruto: ⩽ 60 t.	Só podem circular nas condições estabelecidas no regulamento previsto no n.º 1 do artigo 58.º do Código da Estrada.	C
		É verificada pelo menos uma das condições: Comprimento: > 20 m; Largura: > 3 m; Altura: > 4,5 m; Peso bruto: > 60 t.		D
> 40 km/h	Não são excedidos os correspondentes limites fixados para as categorias N e O.		Sem restrições especiais	E
			Não pode circular em auto-estrada	F
	São excedidos os limites de pesos ou dimensões.	É verificada pelo menos uma das condições: Comprimento: > 12 m e ⩽ 20 m; Largura: > 2,55 m e ⩽ 3 m; Altura: > 4 m e ⩽ 4,5 m; Peso bruto: ⩽ 60 t.	Só podem circular nas condições estabelecidas no regulamento previsto no n.º 1 do artigo 58.º do Código da Estrada.	G
		É verificada pelo menos uma das condições: Comprimento: > 20 m; Largura: > 3 m; Altura: > 4,5 m; Peso bruto: > 60 t.		H

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 108/2006

de 8 de Junho

A realidade económico-social actual é consideravelmente diferente da que viu nascer o Código de Processo Civil. O sistema judicial, condicionado pelo recurso massivo aos tribunais por parte de um número reduzido de utilizadores e por uma tramitação processual desajustada a essa procura, clama há muito por soluções que promovam, de facto, o direito fundamental de acesso ao direito e a garantia de uma justiça em tempo razoável estabelecida na Constituição em favor das pessoas singulares e colectivas.

O presente decreto-lei cria um regime processual civil mais simples e flexível, que confia na capacidade e no interesse dos intervenientes forenses em resolver com rapidez, eficiência e justiça os litígios em tribunal.

Opta-se, num primeiro momento, por circunscrever a aplicação deste regime a um conjunto de tribunais a determinar pela elevada movimentação processual que apresentem, atentos os objectos de acção predominantes e as actividades económicas dos litigantes. A natureza experimental da reformulação da tramitação processual civil que aqui se prevê permitirá testar e aperfeiçoar os dispositivos de aceleração, simplificação e flexibilização processuais consagrados, antes de alargar o âmbito da sua aplicação.

Este regime confere ao juiz um papel determinante, aprofundando a concepção sobre a actuação do magistrado judicial no processo civil declarativo enquanto responsável pela direcção do processo e, como tal, pela sua agilização. Mitiga-se o formalismo processual civil, dirigindo o juiz para uma visão crítica das regras.

Duas regras gerais, com origens diferentes, mas que apontam para esta agilização, existem já no Código de Processo Civil — o princípio da limitação dos actos e o princípio da adequação formal, previstos, respectivamente, nos artigos 137.º e 265.º-A. Do dever de gestão processual agora estabelecido decorrem, para o juiz, os imperativos de adoptar a tramitação processual adequada às especificidades da causa e o conteúdo e a

forma dos actos ao fim que visam atingir e de garantir que não são praticados actos inúteis, tendo ainda de fazer uso dos mecanismos de agilização processual que a lei estabelece.

Manifestação deste dever é a faculdade concedida ao juiz de, uma vez concluso o processo para saneamento, conhecer das excepções dilatórias e nulidades processuais suscitadas pelas partes ou que deva apreciar oficiosamente, julgar de imediato a causa se o estado do processo o permitir, convocar a audiência preliminar para selecção da matéria de facto ou exercício do contraditório ou designar o dia para a audiência de julgamento. O conjunto de actos previstos neste artigo não é, sequer, taxativo, podendo o magistrado praticar no processo qualquer acto ou diligência que lhe pareça mais adequado. Deve, pois, dirigir activa e dinamicamente o processo, tendo em vista a sua rápida e justa resolução e a melhor forma de organizar o seu trabalho.

O presente decreto-lei visa, por outro lado, concretizar o imperativo — gizado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 100/2005, de 30 de Maio, que aprovou o Plano de Acção para o Descongestionamento dos Tribunais — de assegurar um tratamento específico, no âmbito dos meios jurisdicionais, aos litigantes de massa, permitindo, designadamente, a prática de decisões judiciais que abranjam vários processos. Para o efeito, o novo regime processual acolhe uma figura nova, a agregação, que, norteada pelo citado dever de adequação da tramitação às especificidades da causa, pretende constituir uma alternativa à apensação sempre que, verificados os pressupostos desta, seja desaconselhável uma tramitação das causas totalmente conjunta. Tal como a apensação, a agregação pode ser requerida pelas partes ou, quando se trate de processos que pendam perante o mesmo juiz, oficiosamente determinada.

Através da agregação, permite-se que o juiz, em qualquer momento, pratique um acto ou realize uma diligência extensível a vários processos, sem que estes tenham de, no futuro, ser tratados conjuntamente. Trata-se, pois, de uma associação dos processos meramente transitória e apenas para a prática do acto em causa, sejam eles actos da secretaria, a audiência preliminar, a audiência final, despachos interlocutórios ou sentenças. O acto a praticar conjuntamente pode circunscrever-se à realização de uma determinada diligência de instrução — como a inquirição de testemunhas arroladas em vários processos ou a prestação de esclarecimentos pelos mesmos peritos — ou à discussão, em audiência preliminar ou final, de uma única questão de facto ou direito comum a várias causas. Findo ou praticado o acto, os processos prosseguem individualmente a sua marcha. O juiz passa, portanto, a poder praticar «actos em massa», bastando que exista um elemento de conexão entre as acções e que da realização conjunta de um acto processual ou diligência resulte a simplificação do serviço do tribunal.

Em sentido inverso, mas com objectivo idêntico, quando tenha sido admitida a coligação inicial ou sucessiva, ou verificada situação prevista no n.º 4 do artigo 274.º do Código de Processo Civil, concede-se ao tribunal a possibilidade de determinar que a instrução, a discussão ou o julgamento se realizem separadamente se a tramitação conjunta se afigurar inconveniente ou a prática separada de certos actos proporcionar um andamento da causa mais célere ou menos oneroso para as partes ou para o tribunal. Pretende-se, desta forma, permitir ao tribunal dar a tais situações uma resposta menos rígida do que as actualmente previstas no n.º 4 do artigo 31.º e no n.º 5 do artigo 274.º do citado Código.

Na fase liminar, estão previstos apenas dois articulados, salvo quando seja deduzido pedido reconvencional, sem prejuízo do respeito pelo princípio do contraditório, quando sejam deduzidas excepções, que, consoante a análise que o juiz faça do processo, poderá ser observado na audiência preliminar ou na audiência final.

Com ganhos evidentes para a celeridade do processo, impõe-se a apresentação do requerimento probatório com os articulados, garantindo à parte a quem for oposto o último articulado admissível um prazo suplementar de 10 dias para alterar o seu requerimento probatório, sem prejuízo da faculdade, que permanece intocada, de adicionar ou alterar o rol de testemunhas até 20 dias antes do início da audiência final.

Esta fase liminar pode, no entanto, ser dispensada quando as partes apresentem a acção apenas para saneamento. Neste caso, além da petição conjunta, onde indicam, desde logo, os factos admitidos por acordo e os factos controvertidos, as partes requerem as respectivas provas e tomam posição sobre as questões de direito relevantes, ficando dispensadas do pagamento da taxa de justiça subsequente. Se, no processo apresentado para saneamento, não houver lugar à produção de prova testemunhal ou, havendo, for apresentada a acta de inquirição por acordo das testemunhas, nos termos previstos no artigo 638.º-A do Código de Processo Civil, ser-lhe-á aplicado o regime previsto no mesmo Código para os processos urgentes, além de ser reduzida a metade a taxa de justiça devida a final.

A inquirição das testemunhas por acordo é igualmente incentivada, ainda que não tenha havido apresentação conjunta da petição e contestação, através da redução a metade da taxa de justiça devida a final sempre que as partes apresentem a acta de inquirição de todas as testemunhas arroladas.

Admite-se também, com total amplitude, a prova testemunhal por depoimento escrito, sem prejuízo de o tribunal poder ordenar, oficiosamente ou a requerimento da parte contrária, a renovação do depoimento.

Impõe-se, por outro lado, que a marcação das diligências seja sempre efectuada mediante acordo prévio com os mandatários judiciais, o que permite vedar, correspectivamente e salvo justo impedimento, o adiamento da audiência de julgamento por falta das partes ou dos seus mandatários.

Importa salientar a norma que determina que a sentença se limite à parte decisória, precedida da identificação das partes e da fundamentação sumária do julgado, podendo a discriminação dos factos provados ser feita por remissão para os articulados, assim como o preceito que permite a adesão, por mera remissão, a um acórdão de uniformização de jurisprudência. Com o mesmo objectivo de simplificação do momento de prolação da sentença, esta deve ser de imediato ditada para a acta, salvos os casos de manifesta complexidade.

No âmbito dos procedimentos cautelares, e tendo em vista, nomeadamente, as situações em que a natureza das questões ou a gravidade dos interesses envolvidos não se compadece com a adopção de uma simples providência cautelar ou, diversamente, prescinde, por absolutamente inútil, da instauração de uma acção principal, permite-se que o tribunal, ouvidas as partes, antecipe

o juízo sobre a causa principal, desde que considere que foram trazidos ao processo todos os elementos necessários para uma decisão definitiva.

De igual relevo é a consagração da tramitação electrónica em termos a definir por portaria do Ministro da Justiça, quer para os actos das partes quer para os actos dos magistrados e da secretaria, assim se permitindo a desmaterialização do processo judicial. Por outro lado, a citação edital passa a ser feita através de anúncio em página informática de acesso público e, em certos casos, afixação de um único edital.

Na perspectiva de que os actos legislativos devem ser acompanhados de todos os aspectos infra-estruturais necessários à efectiva produção dos efeitos pretendidos, o presente regime introduz ainda duas importantes inovações. Em primeiro lugar, uma vez que alterações da lei de impacto relevante devem ser rigorosamente avaliadas e testadas, prevê-se a sua avaliação permanente e a respectiva revisão no prazo de dois anos a contar da data da sua entrada em vigor.

Em segundo lugar, assume-se que este tipo de alterações legislativas apenas será bem sucedido quando acompanhado pela necessária divulgação e formação junto dos operadores, de modo que as potencialidades do novo regime sejam integralmente concretizadas. A entrada em vigor deste regime será, pois, precedida pela formação intensiva dos seus destinatários, garantindo-se o conhecimento e a utilização efectiva dos mecanismos aqui previstos.

Foram ouvidos o Conselho Superior da Magistratura e a Ordem dos Advogados.

Foram promovidas as audições do Conselho Superior dos Tribunais Administrativos e Fiscais, do Conselho Superior do Ministério Público, da Câmara dos Solicitadores e do Conselho dos Oficiais de Justiça.

Foram ouvidos a título facultativo a Procuradoria-Geral da República, a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, a Câmara dos Técnicos Oficiais de Contas, o Conselho de Acompanhamento dos Julgados de Paz e o Centro de Estudos Sociais da Faculdade de Economia de Coimbra.

O anteprojecto de decreto-lei foi submetido a consulta pública.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei aprova um regime processual experimental aplicável a acções declarativas cíveis a que não corresponda processo especial e a acções especiais para o cumprimento de obrigações pecuniárias emergentes de contratos.

Artigo 2.º

Dever de gestão processual

O juiz dirige o processo, devendo nomeadamente:

a) Adoptar a tramitação processual adequada às especificidades da causa e o conteúdo e a forma dos actos processuais ao fim que visam atingir;

b) Garantir que não são praticados actos inúteis, recusando o que for impertinente ou meramente dilatório;

c) Adoptar os mecanismos de agilização processual previstos na lei.

CAPÍTULO II

Actos em geral

Artigo 3.º

Actos processuais

Os actos processuais, incluindo os actos das partes que devam ser praticados por escrito, são praticados electronicamente nos termos a definir por portaria do Ministro da Justiça.

Artigo 4.º

Distribuição

1 — A distribuição é feita diariamente.

2 — É criada a 11.ª espécie na distribuição, designada por referência ao número do presente decreto-lei.

3 — O disposto no n.º 1 aplica-se a todos os papéis sujeitos a distribuição.

Artigo 5.º

Citação edital

1 — A citação edital é feita pela publicação de anúncio em página informática de acesso público, em termos a regulamentar por portaria do Ministro da Justiça.

2 — Quando o autor indique o réu como ausente em parte incerta, é também afixado edital na porta da casa da última residência que o citando teve no País.

3 — No caso de citação edital por incerteza das pessoas e quando estas sejam citadas como herdeiras ou representantes de pessoa falecida, é também afixado edital na porta da casa da última residência do falecido, se for conhecida, e no País.

4 — O disposto no presente artigo aplica-se a todas as acções em que há lugar à citação edital.

Artigo 6.º

Agregação de acções

1 — Quando forem propostas separadamente no mesmo tribunal acções que, por se verificar os pressupostos de admissibilidade do litisconsórcio, da coligação, da oposição ou da reconvenção, pudessem ser reunidas num único processo, pode ser determinada, a requerimento de qualquer das partes e em alternativa à apensação, a sua associação transitória para a prática conjunta de um ou mais actos processuais, nomeadamente actos da secretaria, audiência preliminar, audiência final, despachos interlocutórios e sentenças.

2 — A decisão de agregação e os actos que esta tem por objecto são praticados na acção que tiver sido instaurada em primeiro lugar ou, no caso de relação de dependência ou subsidiariedade entre os pedidos, na acção que tiver por objecto a apreciação do pedido principal.

3 — Nos processos que pendam perante o mesmo juiz, a agregação pode ser determinada oficiosamente, sem audição das partes.

4 — Nos processos que pendam perante juízes diferentes, a agregação ou a apensação deve ser requerida ao presidente do tribunal, de cuja decisão não cabe reclamação, não sendo aplicável o n.º 2 do artigo 210.º do Código de Processo Civil.

5 — A decisão de agregação deve indicar quais os actos a praticar conjuntamente e respectivo conteúdo e é notificada às partes, consoante os casos, com a convocação para a diligência conjunta ou com o despacho ou a sentença praticados conjuntamente.

6 — A decisão prevista no número anterior só pode ser impugnada no recurso que venha a ser interposto da decisão final.

7 — A secretaria informa mensalmente o presidente do tribunal e os magistrados dos processos que se encontrem em condições de ser agregados ou apensados.

Artigo 7.º

Prática de actos em separado

1 — Ocorrendo coligação inicial ou sucessiva ou a situação prevista no n.º 4 do artigo 274.º do Código de Processo Civil, pode o tribunal determinar, não obstante a verificação dos respectivos requisitos e ouvidas as partes, que a prática de certos actos se realize em separado, designadamente quando:

a) Haja inconveniente em que as causas ou pedidos sejam instruídos, discutidos e julgados conjuntamente;
b) A prática de actos em separado contribua para um andamento da causa mais célere ou menos oneroso para as partes ou para o tribunal.

2 — À decisão que ordena a prática de actos em separado aplica-se, com as necessárias adaptações, os n.os 5 e 6 do artigo anterior.

CAPÍTULO III

Processo

Artigo 8.º

Articulados

1 — Na petição inicial, o autor expõe a sua pretensão e os respectivos fundamentos.

2 — O réu é citado para contestar no prazo de 30 dias.

3 — Só há lugar a resposta quando o réu deduza reconvenção ou a acção seja de simples apreciação negativa, dispondo o autor do prazo previsto no número anterior.

4 — A petição, a contestação e a resposta não carecem de forma articulada nas causas em que o patrocínio judiciário não é obrigatório.

5 — Com os articulados, devem as partes requerer a gravação da audiência final ou a intervenção do colectivo, apresentar o rol de testemunhas e requerer outras provas, indicando de forma discriminada os factos sobre os quais recaem a inquirição de cada uma das testemunhas e a restante produção de prova, podendo a parte a quem é oposto o último articulado admissível alterar, nos 10 dias subsequentes à respectiva notificação, o requerimento probatório anteriormente apresentado.

Artigo 9.º

Apresentação conjunta da acção pelas partes

1 — As partes podem apresentar a acção para saneamento, devendo, para o efeito, juntar petição conjunta.

2 — Na petição conjunta prevista no número anterior, devem as partes:

a) Identificar os factos admitidos por acordo e os factos controvertidos;
b) Tomar posição sobre as questões de direito relevantes;
c) Formular as respectivas pretensões;
d) Requerer as respectivas provas, indicando de forma discriminada os factos sobre os quais recaem a inquirição de cada uma das testemunhas e a restante produção de prova; e
e) Requerer a gravação da audiência final ou a intervenção do colectivo.

3 — O réu que, notificado pelo autor antes de instaurada a acção com vista à apresentação de petição conjunta, recuse essa apresentação ou não responda no prazo de 15 dias renuncia ao direito à compensação, pela parte vencida, das custas de parte e, se o autor for a parte vencedora, a procuradoria é fixada no máximo legal.

4 — A notificação prevista no número anterior é remetida pelo correio, sob registo, e obedece a modelo aprovado por portaria do Ministro da Justiça, nela se especificando o pedido do autor, as disposições legais pertinentes, os benefícios da apresentação conjunta, o prazo para resposta e as cominações em que incorre o réu em caso de recusa.

5 — O processo apresentado nos termos do presente artigo tem carácter urgente, precedendo os respectivos actos qualquer outro serviço judicial não urgente, sempre que as partes não tenham requerido a produção de prova testemunhal ou a partir do momento em que apresentem a acta de inquirição por acordo de todas as testemunhas arroladas.

Artigo 10.º

Termos posteriores aos articulados

1 — Recebidos os autos, o juiz profere despacho saneador onde conhece imediatamente:

a) De todas as excepções dilatórias e nulidades processuais suscitadas pelas partes ou que deva apreciar oficiosamente;
b) Do mérito da causa, se o estado do processo o permitir.

2 — Quando não possa julgar de imediato a causa, o juiz ordena a prática das diligências ou dos actos necessários e adequados ao fim do processo em curso, designadamente:

a) Convoca audiência preliminar, para selecção da matéria de facto ou exercício do contraditório;
b) Designa dia para a audiência final.

3 — A marcação do dia e a hora das diligências é sempre efectuada mediante acordo prévio com os mandatários judiciais, só podendo estes opor-se à data pro-

posta em virtude de outro serviço judicial já marcado, que devem indicar expressamente.

4 — Os contactos prévios necessários podem ser efectuados por qualquer meio, mas, obtido o acordo, a data da diligência é notificada a todos os que nela devam intervir.

Artigo 11.º

Instrução

1 — Os autores não podem oferecer mais de 10 testemunhas, para prova dos fundamentos da acção, aplicando-se igual limitação aos réus que apresentem a mesma contestação.

2 — No caso de reconvenção, para prova desta e da respectiva defesa, cada uma das partes pode oferecer testemunhas nos termos previstos no número anterior.

3 — Sobre cada facto que se propõe provar, a parte não pode produzir mais de três testemunhas, excluindo as que tenham declarado nada saber.

4 — O juiz recusa a inquirição quando considere assentes ou irrelevantes para a decisão da causa os factos sobre os quais recai o depoimento.

5 — As testemunhas são apresentadas pelas partes, salvo se a parte que as indicou requerer, com a apresentação do rol, a sua notificação para comparência ou inquirição por teleconferência.

Artigo 12.º

Depoimento apresentado por escrito

1 — O depoimento pode ser prestado através de documento escrito, datado e assinado pelo seu autor, com indicação da acção a que respeita e do qual conste a relação discriminada dos factos a que assistiu ou que verificou pessoalmente e das razões de ciência invocadas.

2 — No documento a que se refere o número anterior, que deve mencionar todos os elementos de identificação do depoente, este indica se existe alguma relação de parentesco, afinidade, amizade ou dependência com as partes ou qualquer interesse na acção e declara expressamente que o escrito se destina a ser apresentado em juízo e que está consciente de que a falsidade das declarações dele constantes o fazem incorrer em responsabilidade criminal.

3 — Quando entenda necessária, pode o juiz, oficiosamente ou a requerimento das partes, determinar a renovação do depoimento na sua presença.

Artigo 13.º

Inquirição por acordo das partes

Se as partes apresentarem a acta de inquirição por acordo de todas as testemunhas arroladas, o processo passa a ter carácter urgente.

Artigo 14.º

Audiência final

1 — Salvo justo impedimento, a falta de qualquer das partes ou dos seus mandatários não constitui motivo de adiamento da audiência.

2 — Quando as partes não tenham constituído mandatário judicial ou este não compareça, a inquirição das testemunhas é efectuada pelo juiz.

3 — Finda a produção de prova, a discussão da matéria de facto e do aspecto jurídico da causa é oral e realiza-se em simultâneo.

Artigo 15.º

Sentença e forma da fundamentação

1 — A matéria de facto é decidida na sentença, podendo a discriminação dos factos provados e não provados ser feita por remissão para as peças processuais onde estejam contidos.

2 — A sentença deve limitar-se à parte decisória, precedida da identificação das partes e da fundamentação sumária do julgado.

3 — Salvo em casos de manifesta complexidade, a sentença é de imediato ditada para a acta.

4 — Se o réu não contestar, a fundamentação pode consistir na simples adesão aos fundamentos apresentados pelo autor, quando destes resultem as razões de facto e de direito em que se funda a decisão.

5 — Se o juiz aderir a um acórdão de uniformização de jurisprudência, deve limitar-se a remeter para os seus fundamentos, indicando o local da sua publicação em jornal oficial.

CAPÍTULO IV

Procedimentos cautelares e processos especiais

Artigo 16.º

Decisão da causa principal

Quando tenham sido trazidos ao procedimento cautelar os elementos necessários à resolução definitiva do caso, o tribunal pode, ouvidas as partes, antecipar o juízo sobre a causa principal.

Artigo 17.º

Remissão

O regime previsto nos artigos 3.º e 6.º aplica-se, com as devidas adaptações, aos procedimentos cautelares e às acções declarativas a que corresponda processo especial.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 18.º

Redução especial da taxa de justiça

1 — A taxa de justiça é reduzida a metade, não sendo devida taxa de justiça subsequente, quando as partes apresentem a acção nos termos do n.º 1 do artigo 9.º ou usem da faculdade prevista no artigo 13.º

2 — Havendo remanescente, é sempre dispensado o seu pagamento quando as partes apresentem a acta de inquirição por acordo de todas as testemunhas, nos termos do n.º 5 do artigo 9.º ou do artigo 13.º

Artigo 19.º

Formação

A aplicação do presente decreto-lei é precedida da realização de acções de formação sobre os mecanismos de agilização e gestão processuais nele previstos.

Artigo 20.º

Avaliação e revisão

1 — Durante o período de vigência do presente decreto-lei é garantida a respectiva avaliação legislativa através dos serviços do Ministério da Justiça competentes para o efeito.

2 — O presente decreto-lei é revisto no prazo de dois anos a contar da data da sua entrada em vigor.

Artigo 21.º

Aplicação no espaço

1 — O presente decreto-lei aplica-se nos tribunais a determinar por portaria do Ministro da Justiça.

2 — Os tribunais a que se refere o número anterior devem ser escolhidos de entre os que apresentem elevada movimentação processual, atendendo aos objectos de acção predominantes e actividades económicas dos litigantes.

Artigo 22.º

Aplicação no tempo

O presente decreto-lei aplica-se às acções e aos procedimentos cautelares propostos a partir de 16 de Outubro de 2006 e às acções resultantes da apresentação à distribuição de autos de injunção a partir da mesma data.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Abril de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Alberto Bernardes Costa.*

Promulgado em 22 de Maio de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 24 de Maio de 2006.

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

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLUÍDO 5%)

€ 3,36

Diário da República Electrónico: Endereço Internet: http://www.dre.pt
Correio electrónico: dre @ incm.pt•Linha azul: 808 200 110•Fax: 21 394 57 50

INCM

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro
  Forca Vouga
  Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
  Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
  Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 58 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
  Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
  Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
  Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
  Telefs. 21 324 04 07/8 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
  Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
  Telef. 21 840 10 24 Fax 21 840 09 61
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
  Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
  Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa