

Edite Azevedo

Assunto: FW: Solicitação de parecer escrito sobre o Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 22/XIII (PS, PAN)
Anexos: Iniciativa.pdf; Ofício.pdf; Analise Centrovia - Proposta rev DLR 18-2004-A.pdf

De: Marta Travassos <Marta.Travassos@bensaude.pt>
Enviada: 19 de novembro de 2024 15:11
Para: Assuntos Parlamentares <assuntosparlamentares@alra.pt>
Cc: Rui Silva <rsilva@alra.pt>
Assunto: FW: Solicitação de parecer escrito sobre o Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 22/XIII (PS, PAN)

Exmos. Senhores,
Boa tarde,

Em resposta ao vosso Ofício, de 30.10.2024, a solicitar um Parecer Escrito sobre o Projeto de Decreto Legislativo Regional N.º 22/XIII (PS, PAN) - "SEGUNDA ALTERAÇÃO AO DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 18/2004/A, DE 13 DE MAIO", e após uma análise sobre o impacto deste na atual atividade de Inspeção Técnica de Veículos na RAA, procedemos ao envio do mesmo em anexo.

Estamos ao vosso dispor para eventuais esclarecimentos.

Com os melhores cumprimentos,

Marta Travassos
Gerente Centrovia

De: Rui Silva <rsilva@alra.pt>
Enviada: 30 de outubro de 2024 10:34
Para: Centrovia <centrovia@bensaude.pt>
Assunto: Solicitação de parecer escrito sobre o Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 22/XIII (PS, PAN)

Não costuma receber e-mails de rsilva@alra.pt. Saiba por que motivo isto é importante

ATENÇÃO: Esta mensagem tem origem **EXTERNA** à rede do Grupo Bensaude. Por favor não clique em ligações nem abra anexos, a menos que reconheça o remetente e esteja à espera de receber uma ligação ou um anexo do mesmo.

Exmo. Senhor
Gerente da Empresa Centrovia,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia, Senhor Deputado Paulo Simões, de remeter a V. Exa. o ofício e iniciativa regional sobre o assunto em referência.

Com os melhores cumprimentos,

Rui Silva
Coordenador Técnico
Departamento de Atividade Parlamentar
Assembleia Legislativa da R.A. Açores
Rua Marcelino Lima – 9901-858 Horta



Proteja o ambiente! Não imprima este e-mail!

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE: Esta mensagem, assim como os ficheiros eventualmente anexos, é confidencial e reservada apenas ao conhecimento da(s) pessoa(s) nela indicada(s) como destinatária(s). Se não é o seu destinatário, solicitamos que não faça qualquer uso do respetivo conteúdo e proceda à sua destruição, notificando o remetente.

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: A segurança da transmissão de informação por via eletrónica não pode ser garantida pelo remetente, o qual, em consequência, não se responsabiliza por qualquer facto suscetível de afetar a sua integridade.

CONFIDENTIALITY NOTICE: This message, as well as existing attached files, is confidential and intended exclusively for the individual(s) named as addressees. If you are not the intended recipient, you are kindly requested not to make any use whatsoever of its contents and to proceed to the destruction of the message, thereby notifying the sender.

DISCLAIMER: The sender of this message can not ensure the security of its electronical transmission and consequently does not accept liability for any fact which may interfere with the integrity of its content.

BREVE APRESENTAÇÃO DA CENTROVIA

A atividade única e exclusiva da CENTROVIA - Centro de Inspeção de Viaturas dos Açores, Lda., é a realização de Inspeções Técnicas de Veículos, a qual foi-lhe concedida pelo Despacho n.º D/SRHOPTC/94/31, de 29 de agosto de 1994, emitido pela Secretaria Regional da Habitação, Obras Públicas, Transportes e Comunicações (SRHOPTC) e publicado no Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores n.º 37, II Série, de 13 de setembro de 1994.

Esta concessão autorizou a CENTROVIA a exercer a atividade de Inspeção Técnica de Veículos (Ligeiros, Pesados, Reboques, Semirreboques, **Motociclos, Ciclomotores, Tratores Agrícolas e seus Reboques**) na Ilha de São Miguel, através de dois Centros Fixos, e nas Ilhas de Santa Maria, Graciosa, Flores e Corvo, através de um Centro Móvel.

Para cumprir os serviços a que se propõe, dentro de padrões de elevado rigor e isenção, a CENTROVIA e o seu quadro Técnico estão totalmente independentes das atividades de fabrico, aluguer, importação, comercialização ou reparação de veículos a motor, reboques, componentes e seus acessórios.

A atividade de inspeção de veículos é desempenhada, exclusivamente, pela CENTROVIA, não se recorrendo à subcontratação deste serviço.

Para desempenhar a atividade de Inspeção Técnica de Veículos, a CENTROVIA dispõe de Técnicos qualificados e devidamente credenciados, bem como de equipamentos de inspeção tecnologicamente avançados e sujeitos a rigorosos Planos de Manutenção, Calibração e de Metrologia Legal.

As instalações dos Centros de Inspeção Fixos foram concebidas sob a ótica da funcionalidade e com amplitude suficiente para proporcionar um atendimento agradável, sem congestionamentos e com fácil circulação dos veículos. Os Centros de Inspeção Móveis foram concebidos de forma a apresentarem características semelhantes a um Centro de Inspeção Fixo.

Todas as instalações da CENTROVIA têm sido sujeitas a frequentes investimentos de conservação e reparação e, em alguns casos, a remodelações.

Sempre atenta às necessidades dos seus Clientes, a CENTROVIA retomou, na Ilha de São Miguel, em 2015, a atividade do Centro Móvel de Tratores e Reboques Agrícolas, com o objetivo de mitigar os constrangimentos e dificuldades que este tipo de Cliente tem em fazer deslocar o seu veículo a um Centro Fixo.

O funcionamento dos Centros de Inspeção Móveis é programado anualmente, com base nas solicitações previstas, e aprovado pela Subdireção Regional dos Transportes Terrestres. Note-se que a programação poderá ser alargada, em termos de horário e/ou dias de funcionamento, sempre que as solicitações de inspeção assim o exigirem.



ANÁLISE À PROPOSTA APRESENTADA

Relembrando os pressupostos que suportam a publicação do Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de maio, a importância da inspeção técnica aos Tratores Agrícolas e seus Reboques decorre da *“... considerável fragmentação das explorações agrícolas existentes na Região torna inevitável a circulação nas vias públicas de tratores e reboques agrícolas, não só entre explorações como de e para os postos de abastecimento ou de entrega de produtos agrícolas, importando, por razões de segurança rodoviária, manter estes veículos em boas condições de circulação.”*.

Já no respeitante aos Motociclos e Ciclomotores, a sua importância advém da *“... inspeção periódica de motociclos e ciclomotores por forma a assegurar que a circulação destes na via pública se processe com segurança e qualidade ecológica. Com efeito, as especiais condições climatéricas da Região, caracterizadas por nevoeiros frequentes e intensa pluviosidade, aconselham que a circulação de tais veículos seja convenientemente sinalizada. Por outro lado, importa evitar focos de poluição que possam estar associados a deficiências mecânicas dos veículos em questão, designadamente ao nível do ruído e gases de escape.”*.

Da análise à proposta apresentada de revisão do Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de maio, salientamos os seguintes aspetos:

- O Decreto Legislativo Regional n.º 40/2006/A, de 31 de outubro, que veio alterar o Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de maio:
 - estabelece a obrigatoriedade de inspeção técnica, não só dos Motociclos, como dos Ciclomotores, independentemente da sua cilindrada, e dos Tratores Agrícolas e seus Reboques, independentemente do seu peso bruto;
 - veio eliminar a inspeção técnica dos veículos afetos ao aluguer sem condutor, sendo estes reconduzidos para a respetiva categoria que lhes corresponder, contrariando o pressuposto inicial de que neste tipo de viaturas *“... há necessidade de antecipar a primeira inspeção periódica e reduzir o intervalo temporal nas inspeções subsequentes, não só pelo facto de aquelas estarem sujeitas a um desgaste mais acentuado, mas também pelo facto de em algumas ilhas da Região se verificarem dificuldades ao nível da manutenção preventiva, por insuficiência de meios técnicos e humanos.”*, situação, no nosso entender, atualmente mais proeminente com o aumento do turismo na RAA, que reforça a necessidade de salvaguarda das condições de segurança e apresentação destes veículos, propósitos intrínsecos à Prevenção e Segurança Rodoviária e ao contributo para a prestação de um serviço com Qualidade.
- No art.º 1º (Âmbito), a menção ao âmbito estabelecido no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 dezembro, não responde à abrangência às categorias de Motociclos e Tratores Agrícolas referidas no Anexo I, pelo que o mesmo deverá ser revisto de forma a alargar o âmbito a estas categorias;



- O art.º 3º (Diretor Técnico) estabelece, como requisito para o desempenho da função de Diretor Técnico, realizar inspeções técnicas durante, pelo menos, 3 anos. Convém esclarecer se a contagem do tempo se inicia na categoria de Inspetor Tipo A ou Tipo B;
- As periodicidades estabelecidas no art.º 6º-A não traduzem na íntegra a atual realidade, uma vez que não referem as seguintes categorias de veículos:
 - Reboques e Semirreboques com Pb entre $750 \text{ kg} \leq \text{Pb} \leq 3500 \text{ kg}$, com exceção dos Reboques Agrícolas (O2);
 - Automóveis pesados e reboques com $\text{Pb} > 3.500 \text{ kg}$ utilizados por corporações de bombeiros e suas associações e outros que raramente utilizam a via pública, designadamente destinados a transporte de material de circo ou feira.

Nota: O quadro abaixo representa a atual realidade das inspeções técnicas de veículos na RAA:

VEÍCULOS	1ª INSPEÇÃO Nº DE ANOS APÓS 1ª MATRÍCULA	RESTANTES INSPEÇÕES PERIODICIDADE – Nº ANOS	Obs.
Ligeiros de Passageiros (M1) Ligeiros de Mercadorias (N1) Restantes Ligeiros	4 anos	2 em 2 anos – após o 4º ano	(1)
Ligeiros de Instrução Ligeiros licenciados para transporte público de passageiros e Ambulâncias Automóveis de Transporte Escolar	1 ano	Anualmente	(1)
Pesados de Passageiros (M2 e M3) Pesados de Mercadorias (N2 e N3)	1 ano	Anualmente	(1)
Reboques e Semirreboques com Pb > 3.500 kg, com exceção dos Reboques Agrícolas (O3 e O4)	1 ano	Anualmente	(1)
Reboques e Semirreboques com Pb entre $750 \text{ kg} \leq \text{Pb} \leq 3500 \text{ kg}$, com exceção dos Reboques Agrícolas (O2)	2 anos	Anualmente	(2)
Automóveis pesados e reboques com $\text{Pb} > 3.500 \text{ kg}$ utilizados por corporações de bombeiros e suas associações e outros que raramente utilizam a via pública, designadamente destinados a	1 ano	Anualmente	(2)



transporte de material de circo ou
feira

Motociclos (L) Ciclomotores (L)	4 anos	Anualmente	(1)
Tratores Agrícolas Reboques Agrícolas	4 anos	Anualmente	(1)

(1) DLR n.º 40/2006/A, de 31 de outubro

(2) DL n.º 144/2012, de 11 de julho, adaptado à RAA pela Circular n.º 5/SCTT/2012

Seguindo a metodologia do Anexo I do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, de forma a facilitar a leitura, propomos que este Art.º 6º-A seja incorporado no Anexo I da proposta em análise;

- A condição apresentada no art.º 6º-B sobre a inspeção dos Tratores Agrícolas e seus Reboques ser efetuada nos centros móveis a que corresponde o concelho da morada fiscal do proprietário do veículo é inviável e “castradora” porque:
 - vem retirar a liberdade do Cliente poder efetuar a inspeção do seu veículo no local que mais lhe apraz;
 - o Centro Móvel de Tratores e Reboques Agrícolas, em funcionamento apenas na Ilha de São Miguel, não se desloca a todos os concelhos, nomeadamente não se desloca ao concelho da Lagoa;
 - nas restantes Ilhas da RAA, em que a Centrovía opera, apenas existe um Centro Móvel localizado num determinado concelho. Assim, na Ilha das Flores, os proprietários do concelho das Lajes não podem fazer inspeção ao seu veículo porque o Centro de Inspeção encontra-se sediado no concelho de Santa Cruz;
 - um proprietário com morada fiscal numa ilha diferente da ilha onde o seu veículo se encontra vê-se impossibilitado de efetuar a inspeção técnica ao seu veículo.

Assim, propomos que esta restrição seja eliminada, libertando o Cliente de poder escolher o centro de inspeção que mais lhe convém.

No respeitante à validade da inspeção, a atual diferença consiste na validade de 1 ano, para os Tratores Agrícolas e seus Reboques que realizam inspeção nos Centros Fixos, e a sua extensão até à próxima deslocação do Centro Móvel de Tratores Agrícolas e seus Reboques, para as inspeções realizadas nestes centros, desde que não consigam efetuar a inspeção, nesses centros, durante o período permitido de antecipação (90 dias);

- Tratando-se do mesmo assunto, propomos que o art.º 8º (Periodicidade das inspeções realizadas exclusivamente em centros móveis) se funda com o art.º 12º (Veículo inspecionado em centro móvel).



Igualmente, que a menção ao Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 dezembro seja substituída pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2006/A, de 31 de outubro, e pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, por serem estes em vigor na RAA;

- A aplicação do disposto no art.º 11º (Documentos a apresentar) não é garantida porque, não se encontrando referido e/ou averbado, no Certificado de Matrícula, todos os tipos de usos/serviços autorizados, aquando da aceitação para inspeção técnica, se o Cliente não informar sobre os mesmos, o centro de inspeção não tem forma de identificá-los. Nestes casos, o veículo efetua inspeção como um veículo “normal” dentro da sua categoria. Um exemplo deste tipo de situação ocorre nos veículos ligeiros de aluguer sem condutor (rent-a-car) onde, se o cliente não apresentar a respetiva licença, não temos forma de identificar, sendo atribuída a validade de inspeção de ligeiro de passageiros (2 anos) em vez da aplicável a este tipo de serviço (1 ano);
- A nossa interpretação do disposto no n.º 5, do art.º 12º (Veículo inspecionado em centro móvel), sobre “... nos três dias úteis seguintes à data de reabertura do centro móvel...” traduz-se na possibilidade de o veículo efetuar a reinspeção nos primeiros 4 dias de funcionamento do centro móvel. Caso o pretendido seja dispor de apenas 3 dias para efetuar a reinspeção, propomos a alteração do texto para “Se, aquando da abertura do centro móvel, o veículo não se apresentar a reinspeção nos primeiros três dias ou, sendo-o, se se mantiverem algumas das deficiências ...”;
- Sobre o disposto no art.º 12º-B (Tarifa única de inspeção), respeitante à tarifa única para inspeção e reinspeção de Motociclos, a nossa discordância baseia-se no fato de, na reinspeção, quer o tempo despendido, como a abrangência técnica, ser inferior, pelo que propomos a manutenção de tarifários distintos, conforme adotado a nível Nacional. Note-se que o Tarifário em vigor não é revisto desde 2010, tendo a Centrovía, ao longo destes 14 anos, e por compreender a conjuntura económica verificada nos últimos anos, suportado os constantes aumentos registados, incorporando perdas anuais;
- Relativamente à proposta de revisão das periodicidades, constantes no Anexo I, consideramos:
 - Atenta aos pressupostos acima apresentados, a RAA foi pioneira em alargar as inspeções técnicas aos Motociclos, Ciclomotores, Tratores Agrícolas e seus Reboques, realizando as mesmas desde 1994.
A evolução regional das periodicidades de inspeção a estas categorias de veículos foi:

	Motociclos	Velocípedes com motor / Ciclomotores	Tratores Agrícolas e seus Reboques
Portaria n.º 09/94, de 21 de abril	4 anos contados da data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos	4 anos contados da data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos	2 anos contados da data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos
Portaria n.º 63/96, de 26 de setembro	4 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos até perfazerem	2 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos até perfazerem	2 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos até perfazerem



	Motociclos	Velocípedes com motor / Ciclomotores	Tratores Agrícolas e seus Reboques
	10 anos; no 11º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada anualmente	10 anos; no 11º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada anualmente	10 anos; no 11º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada anualmente
Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de maio	4 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente até perfazerem 7 anos; no 8º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada semestralmente	2 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente até perfazerem 7 anos; no 8º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada semestralmente	2 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente até perfazerem 7 anos; no 8º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada semestralmente
Decreto Legislativo Regional n.º 40/2006/A, de 31 de outubro	4 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente	4 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente	4 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente
Atual Proposta de Revisão	Cilindrada >125cm³ 5 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, de 2 em 2 anos	--	4 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente

- o Considerando os ajustes efetuados, ao nível Nacional, nas periodicidades estabelecidas para inspeção técnica de determinados veículos da categoria L, sendo que as mesmas nunca chegaram a ser implementadas, estando previsto o seu início a 01.01.2025, podemos tirar ilações sobre a real preocupação em termos de Prevenção e Segurança Rodoviária. Assim, pelo fato de terem alargado a gama de veículos abrangidos denota a importância de efetuar inspeção a todos os veículos da categoria L, independentemente da sua cilindrada, meta essa que acreditamos ser o objetivo futuro ao nível Nacional. O alargamento das periodicidades relativamente ao praticado ao nível Regional prende-se com as condições/estado das vias rodoviárias.

	Motociclos (L3e e L4e)	Triciclos (L5e)	Quadriciclos (L6e e L7e)
Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho	Cilindrada > 250 cm³ 4 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos até perfazerem 8 anos e depois anualmente	Cilindrada > 250 cm³ 4 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos até perfazerem 8 anos e depois anualmente	Cilindrada > 250 cm³ 4 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos até perfazerem 8 anos e depois anualmente
Decreto-Lei n.º 29/2023, de 5 de maio	Cilindrada > 125 cm³ 5 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos	Cilindrada > 125 cm³ 5 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos	Cilindrada > 125 cm³ 5 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos

Nota: Ao estipular cilindrada > 125 cm³ não abrange os veículos com cilindrada igual a 125 cm³, pelo que deveria ser maior ou igual (\geq) 125 cm³. Mesmo assim, alguns destes veículos não serão abrangidos por constar, no Certificado de Matrícula, cilindradas do tipo 124 cm³.

Pelo acima exposto compreendemos a necessidade de igualar a periodicidade Regional à Nacional. Contudo, já não compreendemos o porquê de regredirmos em termos dos veículos abrangidos (restrição à cilindrada dos Motociclos e a exclusão dos Ciclomotores), sendo que as preocupações em termos de Segurança Rodoviária devem



ser transversalmente iguais. Igualmente, e atendendo ao objetivo de uniformizar as práticas Regionais com as Nacionais, também não compreendemos o porquê da não inclusão das categorias Triciclos (L5e) e Quadriciclos (L6e e L7e), previstas na legislação Nacional.

Assim, a revisão que consideramos ser adequada à nossa realidade e necessidades, em termos de Prevenção e Segurança Rodoviária, seria:

	Ciclomotores (L1e e L2e) Motociclos (L3e e L4e) Triciclos (L5e) Quadriciclos (L6e e L7e) independentemente da sua cilindrada	Tratores Agrícolas e seus Reboques, independentemente do seu peso bruto	Veículos afetos ao aluguer sem condutor
Atual Proposta de Revisão	5 anos após a data da 1ª matrícula e em seguida de 2 em 2 anos	4 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente	2 anos após a data da 1ª matrícula e, em seguida, anualmente até perfazerem 7 anos, no 8º ano e seguintes a inspeção deve ser realizada semestralmente

- Outra preocupação que esta proposta levanta é a aplicação da validade de inspeção aos veículos que passam de validade anual para bienal. Isto porque, sendo a validade da inspeção atribuída com base na data da 1ª matrícula, numa fase inicial:
 - os veículos que efetuarem inspeção no ano par, com data de 1ª matrícula de ano par, ser-lhes-á atribuída uma validade de inspeção de 2 anos;
 - os veículos que efetuarem inspeção no ano par, com data de 1ª matrícula de ano ímpar, ser-lhes-á atribuída uma validade de inspeção de 1 ano. Apenas no ano seguinte é que lhes será atribuído validade bienal.
- Sobre os Pontos de Controlo Obrigatório para os Veículos Tipo 1 (Motociclos), constantes do Anexo II, consideramos:
 - Ser, não regressivo por um lado, e evolutivo por outro, abranger os Ciclomotores, Triciclos e Quadriciclos;
 - Nos seguintes pontos de controlo é efetuada referência a 2, 3 e/ou 4 rodas, bem como ao termo “tricarros”, o que não é coerente com a omissão feita, na atribuição de periodicidades, aos Ciclomotores, Triciclos e Quadriciclos:
 - 1.1.3 Eficiência Travagem
Nota: Se estenderem a inspeção aos Triciclos e/ou Quadriciclos, atendendo à atual configuração dos nossos centros de inspeção, o ensaio à eficiência de travagem será efetuado com o equipamento Desacelerógrafo, em vez do equipamento Frenómetro, conforme é efetuado, atualmente, para os Tratores Agrícolas.
 - 1.1.5 Cintas, discos e calços dos travões
 - 2.1 Guiador / volante



- 3.1 Campo de visibilidade
- 4.4.2 Refletores da retaguarda (duas ou mais rodas)
- 4.4.3 Chapas retrorrefletoras (tricarros)

Se a intenção foi a de considerar os Motociclos de 2, 3 ou 4 rodas, de acordo com o Código da Estrada, o conceito de Motociclo, Ciclomotor, Triciclo e Quadriciclo é:

Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro

Artigo 107.º

Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos

1 - Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h ou cuja potência máxima exceda 4 kW.

2 - Ciclomotor é o veículo dotado de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, e cujo motor:

- a) No caso de ciclomotores de duas rodas, a potência máxima não exceda 4 kW e no caso de motor de ignição comandada tenha cilindrada não superior a 50 cm³;
- b) No caso de ciclomotores de três rodas, a potência máxima não exceda 4 kW e tenha cilindrada não superior a 50 cm³ tratando-se de motor de ignição comandada, ou de 500 cm³ no caso de motor de ignição por compressão.

3 - Triciclo é o veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, que por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h, ou tenha motor de propulsão cuja potência máxima exceda 4 kW, ou tenha uma cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou de 500 cm³ no caso de motor de ignição por compressão.

4 - Quadriciclo é o veículo dotado de quatro rodas, classificando-se em:

- a) Ligeiro - veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga não exceda 425 kg, excluída a massa das baterias no veículo elétrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³ no caso de motor de ignição comandada, ou de 500 cm³ no caso de motor de ignição por compressão;
- b) Pesado - veículo cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos elétricos, não exceda 450 kg ou 600 kg, consoante se destine, respetivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias.



**Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro,
que altera a Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro**

Artigo 107.º

[...]

1 — Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h ou cuja potência máxima exceda 4 kW.

2 — [...]:

a) No caso de ciclomotores de duas rodas, a potência máxima não exceda 4 kW e no caso de motor de ignição comandada tenha cilindrada não superior a 50 cm³;

b) No caso de ciclomotores de três rodas, a potência máxima não exceda 4 kW e tenha cilindrada não superior a 50 cm³ tratando-se de motor de ignição comandada, ou de 500 cm³ no caso de motor de ignição por compressão.

3 — Triciclo é o veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, que por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h, ou tenha motor de propulsão cuja potência máxima exceda 4 kW, ou tenha uma cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou de 500 cm³ no caso de motor de ignição por compressão.

4 — [...]:

a) Ligeiro — veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga não exceda 425 kg, excluída a massa das baterias no veículo elétrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³ no caso de motor de ignição comandada, ou de 500 cm³ no caso de motor de ignição por compressão;

b) Pesado — veículo cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos elétricos, não exceda 450 kg ou 600 kg, consoante se destine, respetivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias.

- No ponto 6.2 – Emissão de gases de escape - “Teor superior ao regulamentar”: atualmente não é efetuado o ensaio de gases aos veículos da categoria L pela inexistência de suporte legal para os valores de referência;
- No ponto 7.3 – Pneumáticos: Esclarecer qual o valor da profundidade mínima dos rastros, caso se entenda abranger as inspeções técnicas aos Ciclomotores, Triciclos e Quadriciclos, pelo facto de, atualmente, não existir suporte legal para a mesma.
- Sobre os Pontos de Controlo Obrigatório para os Veículos Tipo 2 (Tratores Agrícolas e seus Reboques), constantes do Anexo II, consideramos:
 - No ponto 1.1.3 – Eficiência: não compreendemos o que se pretende dizer com “...(trator ou desacelerógrafo)”;
 - Nos pontos 4.2, 4.3 e 4.5: De acordo com o disposto na Portaria 851/94, de 22 de setembro, não é obrigatório os Tratores Agrícolas e seus Reboques estarem equipados com:
 - luzes de estrada à frente (máximos);
 - luzes de travagem à retaguarda;
 - luzes de nevoeiro à retaguarda;
 - luzes delimitadoras,



pelo que deveria ser acrescido a condição de “(quando instaladas)” em todas elas;

- O ponto 4.8 – Placas retrorrefletoras (reboques) fica sem efeito, uma vez que o art.º 4º desta proposta (Norma Revogatória) revoga o Decreto Legislativo Regional n.º 17/83/A, de 11 de maio, que estabelece a obrigatoriedade do uso de Placas de Sinalização Refletoras;
- No ponto 6.2 – Emissão de gases de escape - “Teor superior ao regulamentar”: atualmente não é efetuado o ensaio de gases aos Tratores Agrícolas pela inexistência de suporte legal para os valores de referência;
- No ponto 7.3 – Pneumáticos: Esclarecer qual o valor da profundidade mínima dos rastos, uma vez que não existe suporte legal para a mesma.

Para concluir a nossa análise, realçamos o seguinte pressuposto da Diretiva n.º 2010/48/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010:

“No interesse da segurança rodoviária, da proteção do ambiente e da concorrência leal, importa garantir que os veículos em circulação sejam devidamente mantidos e controlados, de modo a manter o seu comportamento funcional garantido pela homologação, e sem uma degradação excessiva, ao longo do seu ciclo de vida.”

Marta Travassos
Gerente