

S.R. DA HABITAÇÃO E EQUIPAMENTOS

Portaria n.º 2/2005 de 6 de Janeiro de 2005

Os Decretos-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, e n.º 554/99, de 16 de Dezembro, diplomas que estabelecem, respectivamente, o regime jurídico da actividade de inspecção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime jurídico das inspecções técnicas de automóveis ligeiros, pesados e reboques, foram adaptados à Região Autónoma dos Açores pelo Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de Maio.

De acordo com o n.º 2 do artigo 2.º e o n.º 3 do artigo 4.º, ambos do Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de Maio, são definidos por portaria do membro Governo Regional competente em matéria de transportes terrestres o âmbito e a estrutura do estudo demonstrativo de viabilidade técnica e económica e os indicadores de capacidade financeira a apresentar pelas entidades interessadas em obter autorização para o exercício da actividade de inspecção de veículos, assim como os requisitos a observar nas instalações, acessos e áreas de estacionamento, equipamentos, número de inspectores e outros aspectos técnicos, incluindo os trâmites processuais conducentes à aprovação dos centros de inspecção.

Assim, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º e do n.º 3 do artigo 4.º do Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de Maio, conjugados com a alínea c) do artigo 11.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 38-A/2004/A, de 11 de Dezembro, manda o Governo Regional dos Açores, pelo Secretário Regional da Habitação e Equipamentos, o seguinte:

SECÇÃO I

Autorizações para o exercício da actividade

1.º A concessão da autorização para o exercício da actividade de inspecção de veículos depende da comprovação da capacidade técnica, económica e financeira prevista nos artigos 4.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, através da apresentação, pelo interessado, dos seguintes elementos:

- a) Estudo técnico-económico de viabilidade, indicando, designadamente, os locais onde pretende vir a exercer a actividade de inspecção, projecto ou projectos de implantação de instalações, os equipamentos a utilizar, a estrutura orgânica da empresa para cumprimento dos seus objectivos e o plano de contratação e formação do pessoal de inspecção;
- b) Indicação do valor do investimento previsto, contemplando todas as rubricas necessárias à completa implementação do projecto;
- c) Especificação dos proveitos e custos previsionais correctamente estimados e os cálculos e métodos de previsão utilizados, devidamente justificados;
- d) Indicação dos índices de rentabilidade estimados, designadamente a taxa interna de rentabilidade, o valor actualizado liquido e o prazo de recuperação do investimento, os quais devem apresentar resultados conclusivos quanto à viabilidade do projecto;

- e) Documento comprovativo de que dispõe do capital social mínimo de 100.000 euros;
- f) Autonomia financeira da entidade igual ou superior a 30%, apurada através de balanços previsionais;
- g) Documentos de prestação de contas dos três últimos exercícios findos ou dos exercícios findos desde a constituição, caso esta tenha ocorrido há menos de três anos.

2.º Para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, a Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres (DROPTT) pode publicitar, através de aviso no Diário da Republica, num órgão de imprensa de expansão nacional e, pelo menos, num órgão de imprensa regional, com a antecedência mínima de 90 dias, a intenção de abrir o concurso a que se refere o artigo 24.º do mesmo diploma, com a indicação do número de novos centros e respectiva localização.

3.º Os agrupamentos complementares de empresas que agrupem apenas entidades autorizadas a exercer a actividade de inspecções técnicas de veículos, podem deter, nos termos do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, centros de inspecção, sendo então equiparados, para todos os efeitos, a entidades autorizadas conforme previsto no artigo 3.º do referido decreto-lei.

SECÇÃO II

Requisitos técnicos dos centros

4.º Os requisitos técnicos a observar nas instalações, nas linhas de inspecção, nos acessos e áreas de estacionamento e noutros aspectos técnicos para a abertura, a alteração e a mudança de centros de inspecção fixos e móveis, são, respectivamente, os constantes dos anexos I e II à presente portaria, da qual fazem parte integrante.

5.º Os centros de inspecção devem obedecer às disposições legais e regulamentares em vigor relativas à organização e funcionamento dos serviços de segurança, higiene e saúde no trabalho.

6.º As instalações devem garantir que as inspecções se processem protegidas ou abrigadas de agentes externos, designadamente do vento e da chuva, ou de quaisquer outros elementos de perturbação do normal exercício da actividade de inspecção.

7.º Devem estar afixadas permanentemente na área de recepção e de espera, ou noutros locais bem visíveis do centro de inspecções:

- a) Os valores das tarifas de inspecção em vigor;
- b) O horário de funcionamento do centro.

8.º Nas instalações do centro de inspecção é proibida a afixação de publicidade, sob qualquer forma, relativa ao fabrico, importação, comercialização ou reparação de veículos a motor e seus reboques, bem como a equipamentos e acessórios.

9.º Os equipamentos devem ter fácil acesso, garantir adequadas condições de segurança e estar dispostos de modo que permitam uma inspecção contínua e eficiente em todas as linhas, não podendo a sua disposição originar quaisquer dificuldades no desempenho da actividade.

SECÇÃO III

Capacidade e qualidade dos centros

10.º O número de inspecções a realizar nos centros fixos e móveis, o número de linhas em funcionamento e o número de inspectores em exercício de funções devem ser adequados às capacidades do centro.

11.º Para efeitos de avaliação do grau de utilização da capacidade e do nível de qualidade do centro, considera-se como tempo de referência de inspecção periódica de um veículo ligeiro ou reboque 15 minutos e de um veículo pesado 30 minutos, contados desde o início dos procedimentos a executar pelo inspector até ao momento de entrega da respectiva ficha de inspecção.

12.º A entidade autorizada deve requerer ao Instituto Português da Qualidade a realização de auditoria no âmbito do sistema de qualidade com vista à sua acreditação, até 30 dias após a data de comunicação pela DROPTT da aprovação condicional do centro.

13.º As inspecções facultativas realizadas nos centros não interferem com a periodicidade das inspecções periódicas, usando-se, contudo, procedimentos idênticos aos destas últimas, salvo os relativos à forma de comprovação dos seus resultados, a qual deve constar de certificado a emitir pela respectiva entidade autorizada, de conteúdo idêntico ao de uma ficha de inspecção, nos termos a fixar por despacho do director regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres.

14.º O número de inspectores por centro depende do número de linhas de inspecção em funcionamento, devendo cada linha ser assistida, no mínimo, por dois inspectores em efectividade de funções.

15.º Nos centros que disponham de duas ou mais linhas de inspecção, o número total de inspectores pode ser reduzido em uma unidade, sem prejuízo do disposto no número anterior.

16.º Um dos inspectores referidos nos números anteriores, titular de licença de inspecção que habilite ao exercício de todos os tipos de inspecção autorizados no centro em causa, pode ser designado responsável técnico, cabendo-lhe as funções de coordenador da actividade do centro e de interlocutor privilegiado com a DROPTT.

17.º Sem prejuízo das funções de coordenador do responsável técnico do centro, quando qualquer inspector tiver dúvidas sobre o alcance dos deveres previstos nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 3 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, ou lhe parecer não estarem reunidas todas as condições para o seu integral cumprimento, pode o mesmo submeter directamente a questão à apreciação do director regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres.

SECÇÃO IV

Aprovação condicional e final dos centros

18.º A aprovação condicional de um centro, para os efeitos do n.º 4 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, deve ser requerida à DROPTT e depende da verificação dos requisitos indicados na secção II do presente diploma e ainda de:

- a) Aprovação do projecto, elaborado nos termos do anexo III da presente portaria, da qual faz parte integrante;

- b) Apresentação de documento municipal de informação prévia sobre a construção e localização do centro;
- c) Aprovação do centro, em vistoria requerida à DROPTT.

19.º A aprovação final do centro depende de:

- a) Prévia aprovação condicional do centro;
- b) Acreditação do sistema da qualidade, nos termos do n.º 2 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro;
- c) Apresentação de documento comprovativo de licença municipal de utilização;
- d) Confirmação dos requisitos exigíveis, através de vistoria requerida à DROPTT.

SECÇÃO V

Alteração dos centros

20.º A aprovação condicional das alterações previstas no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, deve ser requerida à DROPTT e depende de;

- a) Aprovação do respectivo projecto, elaborado nos termos do anexo III da presente portaria;
- b) Apresentação de licenças e autorizações das entidades competentes;
- c) Aprovação em vistoria requerida à DROPTT, para confirmação dos requisitos técnicos exigíveis.

21.º A aprovação final de um centro com as respectivas alterações depende de:

- a) Prévia aprovação condicional das alterações;
- b) Manutenção da acreditação do sistema de qualidade, nos termos do n.º 2 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro;
- c) Apresentação de documento comprovativo de licença municipal de utilização;
- d) Confirmação, através de vistoria requerida à DROPTT, do cumprimento de todos os requisitos regulamentares exigíveis.

22.º Verificando-se, através de vistoria efectuada para efeitos de reabertura do centro, após a sua interrupção voluntária e total, que o mesmo ainda não reúne as condições exigidas, deve ser notificada a respectiva entidade autorizada para efectuar as correcções necessárias, no prazo de 30 dias, eventualmente renovável por iguais períodos, até ao limite de 90 dias.

SECÇÃO VI

Mudança de instalações

23.º A autorização para a mudança de instalações de um centro de inspecção, nos termos do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, deve ser requerida à DROPTT e depende de:

- a) Aprovação do respectivo projecto, elaborado nos termos do anexo III da presente portaria;
- b) Apresentação de documento municipal de informação prévia sobre a construção e localização das novas instalações;
- c) Aprovação em vistoria requerida à DROPTT para confirmação dos requisitos técnicos exigíveis;

d) Aprovação condicional do centro nas novas instalações.

24.º A aprovação final das novas instalações do centro depende de:

- a) Prévia aprovação condicional do centro referida no número anterior;
- b) Manutenção da acreditação do sistema de qualidade, nos termos do n.º 2 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro;
- c) Apresentação de documento comprovativo de licença municipal de utilização;
- d) Aprovação em vistoria requerida à DROPTT para confirmação dos requisitos exigíveis.

SECÇÃO VII

Disposições transitórias

25.º Os actuais centros de inspecção, fixos ou móveis, aprovados pela DROPTT, são equiparados a centros da categoria A, nos termos e para os efeitos da alínea a) do n.º 3 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

SECÇÃO VIII

Revogação

26.º São revogadas as Portarias n.º 9/94, de 21 de Abril, n.º 62/96, de 26 de Setembro, e n.º 63/96, de 26 de Setembro.

SECÇÃO IX

Entrada em vigor

27.º A presente portaria entra em vigor do dia seguinte ao da sua publicação.

Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos.

Assinada em 23 de Dezembro de 2004.

O Secretário Regional da Habitação e Equipamentos, *José António Vieira da Silva Contente*.

Anexo I

Requisitos a observar pelos centros de inspecção fixos

1 — Aspectos de implantação do centro:

1.1 — Delimitação do terreno — o terreno do centro deve estar convenientemente delimitado por muro, vedação ou por qualquer forma adequada.

1.2 — Entradas e saídas do centro — as entradas e saídas, de e para a via pública, devem estar assinaladas e controladas por portões ou outros meios adequados. As entradas e saídas do centro devem ser independentes e garantir a segurança rodoviária.

1.3 — Estacionamento e filas de espera — o centro deve dispor de áreas para:

- a) Fila de espera destinada a veículos para inspecção, tendo uma capacidade mínima suficiente para um conjunto de veículos a inspeccionar durante uma hora;
- b) Lugares de estacionamento destinados a veículos para inspecção que aguardam vez através de marcação;
- c) Lugares de estacionamento destinados a veículos dos inspectores ou técnicos de viação em missão de fiscalização, inspectores e outros trabalhadores em exercício de funções no centro;
- d) Lugares de estacionamento destinados a veículos de visitantes.

1.4 — Sinalização — a sinalização deve estar de acordo com o estipulado no Código da Estrada e no regulamento de sinalização do trânsito e ser adequada para:

- a) Informação sobre a localização do centro;
- b) Entradas e saídas do centro;
- c) Afectação de vias à circulação dentro do centro;
- d) Entrada nas linhas de inspecção;
- e) Estacionamento;
- f) Paragem em fila da espera;
- g) Identificação da entidade autorizada titular do centro.

1.5 — Circulação — o centro de inspecção deve dispor de vias de circulação compatíveis com as áreas de estacionamento e filas de espera que assegurem boas condições de circulação dentro do centro.

1.6 — escoamento de águas pluviais no exterior do edifício — o centro deve dispor de sistemas colectores e de uma rede de esgotos para águas pluviais, garantindo, assim, as boas condições de aderência do piso na área não coberta destinada a circulação de veículos ou peões e paragem ou estacionamento de veículos.

2 — Edifício do centro — o edifício onde se realizam inspecções técnicas de veículos deve obedecer aos regulamentos de construção em vigor, garantir boas condições de higiene e de segurança e dispor de uma área e volumetria adequadas ao exercício da actividade de inspecção e aos serviços de apoio.

2.1 — Linhas de inspeção:

2.1.1 — Os centro de inspeção devem possuir uma ou várias linhas de inspeção que permitam uma seqüência de procedimentos adequados à realização de inspeções a veículos e seus reboques.

2.1.2 — Configuração das linhas de inspeção (layout):

- a) As linhas de inspeção devem estar dispostas de modo a evitar a execução de manobras de marcha-atrás para entrar na linha ou para acertar o posicionamento dos veículos perante os equipamentos;
- b) Em cada linha a entrada e a saída devem ser independentes;
- c) A fila ou filas de espera podem ser independentes ou ramificadas;
- d) Designação das linhas:
 - d.1) Linha de ligeiros — com equipamento especialmente destinado a veículos ligeiros;
 - d.2) Linha de pesados — com equipamento especialmente destinado a veículos pesados e reboques;
 - d.3) Linha mista — com equipamento que pode ser utilizado para veículo ligeiros e pesados;
 - d.4) Linha para motociclos, ciclomotores e tractores agrícolas — com equipamento complementar específico destinado a inspeções a ciclomotores, motociclos e tractores agrícolas;
- e) Todas as linhas de ligeiros devem possuir um elevador ou fossa adequados aos veículos a inspeccionar, apresentando acesso fácil ao inspector. As linhas de pesados devem dispor obrigatoriamente de uma fossa;
- f) A distância mínima da extremidade posterior da fossa relativamente às portas de saída deve ser, no mínimo, de 1,5 m.;
- g) As linhas mistas só podem ser utilizadas nos centros móveis cuja instalação vier a ser autorizada.

2.1.3 — As linhas de inspeção devem ter as dimensões mínimas seguintes:

	Linha de Ligeiros (metro)	Linha de pesados (metro)	Linha mista (metro)
Comprimento	20	30	30
Largura	5	5	5
Altura	5	5	5

No caso de linhas únicas, as suas dimensões serão:

Comprimento – 30 m;

Largura – 7 m;

Altura – 5 m.

2.1.4 — As portas do edifício para acesso às linhas de inspecção devem ter as dimensões mínimas seguintes:

	Linha de Ligeiros (metro)	Linha de pesados (metro)	Linha mista (metro)
Largura	4	5	5
Altura	4	4,2	4,2

No caso do centro funcionar com as portas fechadas, aquelas devem ser automáticas e de abertura fácil e rápida.

2.1.5 — As fossas devem possuir limitadores de segurança e apresentar as seguintes dimensões:

	Linha de Ligeiros (metro)	Linha de pesados (metro)	Linha mista (metro)
Comprimento	6 (mínimo)	16 (mínimo)	10 (mínimo)
Largura	0,7 a 0,9	0,9 a 1,1	0,7 a 0,9
Altura	1,6 a 1,7	1,5 a 1,6	1,5 a 1,6

O comprimento das fossas é tomado topo a topo, relativamente aos pontos homólogos mais afastados, não incluindo as zonas de escadas, se estas se encontrarem nos topos da fossa.

2.1.6 — As escadas de acesso às fossas devem poder ser facilmente usadas pelos utentes sempre que seja necessário que o apresentante do veículo a ser inspeccionado visualize uma anomalia detectada.

2.1.7 — Pavimento — o pavimento deve ser plano e horizontal, com boa aderência e sem quaisquer deformações que perturbem a utilização correcta dos equipamentos para a realização das inspecções. Deve dispor de caleiras protegidas por grades, ou outro sistema equivalente, para escoamento de água arrastada do exterior pelos veículo, de forma a evitar que sejam prejudicadas as condições de aderência do pavimento ou de funcionamento dos aparelhos.

2.1.8 — Ao longo de cada linha deve existir uma passagem ou passadeira contígua, de forma evidenciada no pavimento, para o apresentante poder acompanhar a inspecção ao respectivo veículo.

2.2. — Ventilação:

2.2.1 — Deve existir um sistema de ventilação das instalações, de modo a impedir a acumulação de gases tóxicos resultantes do funcionamento dos motores dos veículos, e quando as inspecções sejam efectuadas com as portas do edifício fechadas deve existir um sistema adequado para eliminar os gases nocivos e evitar a sua concentração dentro do edifício, nomeadamente através de mangas de aspiração.

2.2.2 — Deve existir um sistema de ventilação forçada das fossas e das zonas de trabalho abaixo do pavimento que inclua insuflação de ar fresco.

2.3 — Áreas de apoio ao funcionamento do centro — no edifício do centro devem estar previstas, convenientemente demarcadas e compartimentadas as seguintes áreas:

- a) Administrativa;
- b) De recepção/atendimento;

- c) Sala de espera para os utentes;
- d) Terminal de fim de linha para emissão e entrega de fichas;
- e) Sala de Inspectores;
- f) Gabinete do responsável técnico do centro;
- g) Sala para fiscalização e reuniões;
- h) Instalações sanitárias independentes para os trabalhadores e para o público.

3 — Equipamentos:

3.1 — Os equipamentos dos centros de inspeção compreendem, nomeadamente, os aparelhos para a realização das inspeções técnicas de veículos, equipamento informático e arquivos.

3.2 — Os equipamentos fixos são montados para uso exclusivo de uma linha de inspeção, enquanto os equipamentos móveis podem ser substituídos ou transportados para outra linha.

3.3 — Os centros de inspeção devem estar equipados com os seguintes tipos de equipamentos fixos:

- a) Frenómetro de rolos;
- b) Banco de suspensão;
- c) Ripómetro;
- d) Detector de folgas ;
- e) Dispositivo móvel de elevação de veículos (macaco);
- f) Elevador de ligeiros (caso a linha não disponha de fossa).

3.4 — Os centros de inspeção devem estar equipados com os seguintes equipamentos:

- a) Opacímetro;
- b) Analisador de gases de escape;
- c) Sonómetro;
- d) Desacelerógrafo;
- e) Reglóscópio;
- f) Manómetro para verificação do ar dos pneus;
- g) Equipamento móvel de rolos loucos.

Estes equipamentos podem ser considerados fixos, se servirem apenas uma linha de inspeção, ou móveis no caso de servirem várias linhas.

3.5 — Características técnicas dos equipamentos:

3.5.1 — O frenómetro para veículos ligeiros é um aparelho para medir a força, o equilíbrio e a eficiência de travagem dos veículos ligeiros, devendo possuir as seguintes características:

- a) Encastrado no solo;
- b) Carga máxima admissível por eixo $\geq 2\,500$;
- c) Tipo: de rolos;
- d) Requisitos dos rolos:
 - Diâmetro exterior ≥ 150 mm;

- Largura \geq 600 mm;
Distância entre os lados interiores dos rolos: \leq 900 mm;
Coeficiente de atrito: $>$ 0,5.
- e) Velocidade de ensaio: $>$ 3 Km/h;
 - f) Leitura de resultados: por indicação contínua, analógica ou digital, das forças de travagem de cada roda do mesmo eixo, de forma independente;
 - g) Campo de medição: 0 a 5 000 N (mínimo);
 - h) Graduação da escala: a menor divisão não deve exceder 100 N;
 - i) Precisão da medição das forças de travagem: o erro não pode ser superior a 10% do valor lido e a 3% do valor máximo indicado na escala;
 - j) O sistema de segurança deve ter as seguintes características:
 - Dispositivo de paragem automática em caso de bloqueio de uma das rodas ou quando o deslizamento entre as rodas do veículo e os rolos atinja 20%;
 - Sistema que impeça o arranque dos rolos sem que ambas as rodas estejam devidamente colocadas em cima dos rolos;
 - Botão de emergência de corte rápido.
 - k) Impressão de resultados:
 - Força de travagem máxima por roda;
 - Diferença relativa de forças de travagem entre rodas de cada eixo;
 - Força vertical em cada roda;
 - Taxa de flutuação das forças de travagem (variação percentual da força de travagem em cada roda, quando o travão é mantido a uma pressão constante, em relação ao valor máximo da força de travagem no ensaio);
 - Eficiência global do travão de serviço e eficiência global do travão de estacionamento;
 - l) Acessório: equipamento global de rolos loucos — é um dispositivo destinado a ser colocado sob o eixo dos veículo de tracção integral, a fim de permitir calcular a eficiência de travagem do outro eixo, que está apoiado nos rolos de um frenómetro, devendo possuir as seguintes características:
 - Capacidade de carga : \geq 2 500 kg (por eixo);
 - Velocidade de ensaio: \geq 3 Km/h.

3.5.2 — O frenómetro para veículos pesados é um aparelho destinado a medir a força, o equilíbrio e a eficiência de travagem dos veículos pesados e seus reboques, devendo possuir as seguintes características:

- a) Montagem: fixa, encastrado no solo, devendo ser montado na fossa, apresentar um afastamento mínimo de 10 m relativamente ao detector de folgas e quando o quadro estrutural do frenómetro, por razões de instalação, ultrapassar os limites laterais da fossa não deve dificultar o trabalho de inspecção;

- b) Carga por eixo: $\geq 13\ 000$ Kg;
- c) Tipo: de rolos;
- d) Medição automática das forças verticais em simultâneo e em contínuo com a medição das forças de travagem;
- e) Precisão na medição das forças verticais: para forças até 1 000 daN, o erro máximo admissível é de ± 20 daN, para além dos 1000 daN, o erro máximo admissível não pode exceder $\pm 2\%$ do valor medido;
- f) Requisitos dos rolos:
 - Diâmetro exterior ≥ 200 mm;
 - Largura $\geq 1\ 000$ mm;
 - Distância entre os lados interiores dos rolos: $\leq 1\ 000$ mm;
 - Coefficiente de atrito: $> 0,5$.
- g) Velocidade de ensaio: > 2 Km/h;
- h) Leitura de resultados: por indicação contínua, analógica ou digital, das forças de travagem de cada roda (ou rodado) do mesmo eixo, de forma independente;
- i) Impressão de resultados:
 - Força de travagem máxima por roda (rodado);
 - Diferença relativa de forças de travagem entre rodas (rodados) de cada eixo;
 - Forças verticais no momento da aplicação da força de travagem máxima;
 - Taxa de flutuação das forças de travagem (variação percentual da força de travagem em cada roda, quando o travão é mantido a uma pressão constante, em relação ao valor máximo da força de travagem no ensaio);
 - Eficiência global do travão de serviço e eficiência global do travão de estacionamento e eficiência global do travão de emergência;
- j) Campo de medição: 0 N a 30 000 N;
- k) Graduação da escala: a menor divisão não deve exceder 500 N;
- l) Precisão da medição das forças de travagem: o erro não pode ser superior a $\pm 10\%$ do valor lido e a $\pm 3\%$ do valor máximo indicado na escala;
- m) O sistema de segurança:
 - Dispositivo de segurança automática em caso de bloqueio de uma das rodas (ou rodados) ou quando o deslizamento entre as rodas do veículo e os rolos atinja 20%;
 - Sistema que impeça o arranque dos rolos sem que ambas as rodas (ou rodados) estejam devidamente colocadas em cima dos rolos;
 - Botão de emergência de corte rápido.
- n) Acessórios opcionais:
 - n1- Manómetro em ligação com captadores que medem a pressão de transmissão no sistema de travagem;

n2- Sensor de pedal para medir a força aplicada no pedal de travão;

n3- Simulador de carga: dispositivo posicionado na fossa que serve para simular a existência de carga nos veículos pesados e que deve ter as características seguintes:

- Fonte de alimentação: eléctrica;
- Meios de aplicação da solicitação: por cabo, cinta ou similar;
- Tipo: hidráulico;
- Capacidade de carga: $\geq 10t$.

3.5.3 — O frenómetro para veículos ligeiros e pesados é um aparelho para medir a força e equilíbrio de travagem de veículos ligeiros, pesados e seus reboques, devendo possuir as seguintes características:

- a) Frenómetro do tipo de rolos permitindo fazer o ensaio de travagem tanto em veículos ligeiros como em veículos pesados em condições semelhantes ao que aconteceria se utilizasse, para o efeito, um frenómetro para ligeiros ou um frenómetro para pesados, respectivamente;
- b) O sistema de segurança e a precisão devem ser iguais ao que é requerido para os outros frenómetros.

3.5.4 — O frenómetro para ciclomotores e motociclos é um aparelho para medir a força e eficiência de travagem em veículos de duas rodas, devendo possuir as seguintes características:

- a) Encastrado no solo ou dotado de um sistema de plataformas e rampas de acesso que permita a realização adequada e segura do ensaio;
- b) Carga máxima admissível ≥ 700 Kg;
- c) Tipo: rolos;
- d) Requisitos dos rolos: diâmetro exterior ≥ 150 mm, largura ≥ 600 mm e coeficiente de atrito $> 0,5$;
- e) Velocidade de ensaio > 2 Km/h;
- f) Leitura de resultados: por indicação contínua, analógica ou digital, da força de travagem;
- g) Campo de medição: 0 a 1 000N;
- h) Graduação da escala: a menor divisão não deve exceder 100N;
- i) Precisão: erro $< 10\%$ do valor indicado e 3% do valor máximo;
- j) O sistema de segurança deve ter as seguintes características:
 - Dispositivo de paragem automática em caso de bloqueio da roda;
 - Sistema que impeça o arranque dos rolos sem que a roda esteja devidamente colocada em cima dos rolos;
 - Botão de emergência de corte rápido;
 - Placa de protecção aos rolos com movimento horizontal e ajustável à roda, que permita eliminar o acesso aos rolos durante o ensaio;
- k) Impressão de resultados:

Força de travagem máxima por eixo;
Força vertical em cada roda;
Eficiência global do travão de serviço.

3.5.5 — O banco de suspensão é um aparelho que serve para calcular a eficiência do sistema de suspensão dos veículos ligeiros, devendo possuir as seguintes características:

- a) Montagem encastrada no solo;
- b) Carga estática por roda: ≥ 500 kg;
- c) Tipo: de placas vibratórias;
- d) Frequência de excitação máxima: ≥ 16 Hz;
- e) Amplitude de vibração: ≥ 6 mm;
- f) Bitola mínima: ≥ 780 mm;
- g) Bitola máxima: de 2035 mm a 2200mm ;
- h) Devem ser impressos os seguintes valores:
Eficiência (aderência) em cada roda;
Diferença de eficiência entre as rodas de cada eixo;
Força vertical em cada roda.
- i) Precisão: o erro não pode ser superior a $\pm 10\%$ do valor lido e a 3% do valor máximo indicado na escala;

3.5.6 — O regloscópio é um aparelho que se destina à verificação da orientação das luzes médias, máximas e de nevoeiro, bem como a medição da sua intensidade luminosa, tanto em veículos ligeiros como pesados, e ainda em tractores agrícolas, ciclomotores e motociclos (no tipo de luzes aplicáveis), devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: deve permitir o teste de luzes médias simétricas e assimétricas, máximas e de nevoeiro;
- b) Ajustamento vertical: contínuo permitindo a regulação do centro da lupa, pelo menos, entre 250mm e 1200 mm acima do solo;
- c) Distância limite para luzes de cruzamento (médias): 30 m;
- d) Medição da intensidade luminosa por sistema automático;
- e) Alinhamento longitudinal: deve permitir um alinhamento correcto, com a precisão de $\pm 0,5\%$;
- f) Alinhamento vertical: deve permitir um alinhamento correcto, com a precisão de $\pm 0,2\%$.

3.5.7 — O ripómetro é um aparelho destinado a medir a deriva ou ripagem das rodas dos automóveis, devendo possuir as seguintes características:

- a) Montagem: fixa, encastrado no solo e não fazendo saliências em relação ao pavimento;
- b) Carga sobre a placa: $\geq 1\ 000$ kg (ligeiros) e $6\ 500$ kg (pesados);
- c) Campo de medição mínimo: - 15 m/km a +15 m/km;
- d) Tipo: de placa;

- e) Precisão da medida: ≥ 1 m/km;
- f) Leitura dos resultados: indicação em metros/quilómetro – o resultado do teste dever-se-á manter visível por tempo não inferior a dez segundos;
- g) Deve ser impresso o valor da deriva ou ripagem das rodas do veículo.

3.5.8 — O detector de folgas é um aparelho destinado à detecção de folgas na suspensão, direcção, eixos e suas ligações ao quadro dos veículos automóveis, devendo possuir as seguintes características:

- a) Montagem: fixa; no caso de utilização de fossa deve estar encastrado no solo, permitindo a sua utilização a partir da fossa e, na hipótese de utilização de elevador, o detector de folgas deve estar montado neste;
- b) Carga por placa: $\geq 1\ 000$ kg (ligeiros) e $\geq 6\ 500$ kg (pesados);
- c) Tipo: de placas móveis com deslocamento transversal e longitudinal ou multidireccional;
- d) O equipamento deve possuir um telecomando das placas integrando a gambiarra;
- e) O detector de folgas deve estar sempre colocado após os restantes equipamentos fixos;
- f) O detector de folgas deve estar montado na fossa ou elevador;
- g) O detector de folgas quando montado na fossa deverá apresentar um afastamento mínimo de:
 - 2m relativamente às duas extremidades da fossa, nas linhas de ligeiros;
 - 3m relativamente à extremidade posterior da fossa, 13 m relativamente à extremidade anterior, nas linhas de pesados, e 7 metros nas linhas mistas.

3.5.9 — O equipamento com manómetro para fornecimento de ar sobre pressão é um aparelho destinado a fornecer ar com pressão para os pneumáticos, permitindo a medição da sua pressão, devendo possuir um campo de medição mínimo de 0 kg/cm² a 10 kg/cm².

3.5.10 — O opacímetro é um aparelho destinado a determinar a opacidade dos fumos de escape dos veículos com motor diesel, devendo possuir as seguintes características:

- a) Sistema: absorção luminosa;
- b) Software adaptado ao método das acelerações livres;
- c) Campo de medição do coeficiente de absorção luminosa: de 0 m⁻¹ a 9,99 m⁻¹;
- d) Precisão: a que for imposta pela metrologia legal;
- e) Tempo de resposta: 90% do valor final até dez segundos;
- f) Dispositivo de escolha de gases: sonda ou bocal;
- g) Dispositivo de medição da temperatura de óleo do motor;
- h) Dispositivo de medição do número de rotações do motor;
- i) Indicação: digital;
- j) Devem ser impressos o valor do coeficiente de absorção luminosa nos diversos ciclos de aceleração considerados no cálculo do valor médio da absorção luminosa e ainda a temperatura do motor e a velocidade da rotação.

3.5.11 — O analisador dos gases de escape é um aparelho destinado a determinar o conteúdo de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape, devendo possuir as seguintes características:

- a) Sistema: infravermelhos;
- b) Indicação: digital;
- c) Campo de medição de CO: de 0% a 7% (mínimo) ou 10% (máximo), em percentagens de volume de gás;
- d) Medição da relação ar/combustível (I);
- e) Graduação da escala: a menor divisão não deve exceder 0,2%;
- f) Precisão: a que for imposta pela metrologia legal;
- g) Dispositivo para medir a velocidade de rotação do motor;
- h) Devem ser impressos:
 - Teor de CO (vol. %);
 - Número de rotações do motor (rpm);
 - Valor de I.

3.5.12 — O sonómetro é um aparelho destinado a medir o nível do ruído produzido pelos veículos, devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo. Portátil;
- b) Nível a medir: de 35 dB a 120 dB;
- c) Gama de frequências: de 15 Hz a 15 KHz;
- d) Graduação da escala: a menor divisão não deve exceder 1dB;
- e) Precisão: +- 1 dB.

3.5.13 — O desacelerógrafo é um aparelho destinado a medir a desaceleração dos veículos, devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: portátil com registo do resultado dos ensaios;
- b) Campo de medição de 0 m/s² a 9 m/s² (mínimo);
- c) Precisão: o erro máximo não pode ser superior a 0,5 m/s²;
- d) Impressão de resultados em impressora própria.

3.5.14 — O dispositivo móvel de elevação para veículos pesados (macaco) é um dispositivo para elevação dos eixos dos veículos, devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: hidráulico ou pneumático com imobilização quando em carga;
- b) Capacidade de elevação: 10 000 kg (mínimo);
- c) Deslocamento vertical: > 500mm;
- d) Movimento transversal e longitudinal na fossa.

3.5.15 — O elevador para ligeiros é um dispositivo para elevação dos veículos ligeiros que pode substituir a fossa, devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: de elevação hidráulica;
- b) Capacidade de carga : \geq 3 000kg;

- c) Altura de elevação: $\geq 1,8$ m;
- d) Placas integradas para detecção de folgas.

3.6 — Impressão de resultados:

3.6.1 — O frenómetro, o banco de suspensão, o ripómetro, o opacímetro, o analisador de gases de escape e o regloscópio devem permitir a impressão de relatórios através de impressora própria com indicação do número de referência do aparelho, da data e a hora de medição, salvo se existir sistema informático que permita a integração dos resultados dos testes realizados, devendo neste caso os relatórios emitidos conter a identificação do centro, o número de referência do aparelho, o código do inspector, a data e a hora da inspecção e a matrícula do veículo inspeccionado.

3.6.2 — Em todos os equipamentos com impressão de resultados, a cada ensaio deve corresponder apenas uma impressão de resultados.

3.6.3 — Os resultados impressos devem ser expressos nas unidades correspondentes aos campos de medição de cada aparelho e aos limites estabelecidos para a classificação das deficiências nos veículos inspeccionados.

3.7 — Equipamento informático:

3.7.1 — As empresas autorizadas devem dispor de equipamento informático com estrutura adequada que permita a ligação ao sistema de telecomunicações com a DROPTT e o envio regular e periódico de dados relativos às inspecções e aos veículos inspeccionados com vista a cumprir o estipulado no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

3.7.2 — A arquitectura do sistema de informação interna de cada entidade autorizada para gestão e controlo da actividade de inspecções de veículos em cada centro deve incluir os registos de inspectores e responsáveis técnicos, o controlo de emissão de fichas de inspecção e o suporte adequado ao funcionamento do sistema de qualidade implantado e acreditado, nos termos do n.º 2 do artigo 26.º Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

3.7.3. — O hardware e o software em cada centro de inspecções deverão ser adequados para:

- a) Registrar os dados relativos às inspecções e aos veículos inspeccionados;
- b) Registrar os nomes e os números de identificação das licenças de todos os inspectores que estejam em actividade;
- c) Processar toda a informação relativas às inspecções e aos veículos;
- d) Aceder facilmente e rapidamente a toda a informação indicada na alínea a);
- e) Emitir as fichas de inspecção;
- f) Garantir a confidencialidade dos dados e a segurança dos registos;
- g) Impedir a alteração de registos relativos às inspecções concluídas;
- h) Manter os registos relativos às inspecções e aos veículos inspeccionados durante um período de, pelo menos, cinco anos;
- i) Facultar a ligação ao sistema de telecomunicações com a DROPTT;

- j) Enviar regular e periodicamente os dados correspondentes ao processamento referido na alínea c).

4 — Disposições transitórias:

4.1 — As entidades autorizadas, cujos centros, à data da entrada em vigor da presente portaria, não se coadunem totalmente com os requisitos deste anexo técnico, devem, no momento de apresentação de futuros projectos de alteração ou mudança de instalações, contemplar as modificações necessárias com vista à harmonização e ao cumprimento de tais requisitos.

4.2 — No caso de alterações ligeiras das infra-estruturas fundamentais, poderá não ser aplicado o disposto no número anterior, se autorizado pela DROPTT em resultado de requerimento prévio.

Anexo II

Requisitos a observar pelos centros de inspeção móveis

1 — Centros de inspeção móveis — todos os requisitos técnicos, incluindo disposições transitórias, aplicáveis aos centros fixos, previstos no anexo I da presente portaria.

2 — Centros de inspeção móveis destinados, exclusivamente, à inspeções de tractores agrícolas e seus reboques — os requisitos técnicos seguintes:

2.1 — Aspectos de implantação do centro:

2.1.1 — Delimitação do terreno — o terreno do centro deve estar convenientemente delimitado por muro, vedação ou por qualquer forma adequada.

2.1.2 — Entradas e saídas do centro — as entradas e saídas, de e para a via pública, devem estar assinaladas e controladas por portões ou outros meios adequados. As entradas e saídas do centro devem ser independentes e garantir a segurança rodoviária.

2.1.3 — Estacionamento e filas de espera — o centro deve dispor de áreas para:

- a) Fila de espera destinada a veículos para inspeção, tendo uma capacidade mínima suficiente para um conjunto de veículos a inspecionar durante uma hora;
- b) Lugares de estacionamento destinados a veículos para inspeção que aguardam vez através de marcação, podendo sê-lo em fila dupla;
- c) Lugares de estacionamento destinados a veículos dos inspectores ou técnicos de viação em missão de fiscalização, inspectores e outros trabalhadores em exercício de funções no centro;
- d) Lugares de estacionamento destinados a veículos de visitantes, podendo sê-lo em fila dupla.

2.1.4 — Sinalização — a sinalização deve estar de acordo com o estipulado no Código da Estrada e no regulamento de sinalização do trânsito e ser adequada para:

- a) Informação sobre a localização do centro;
- b) Entradas e saídas do centro;
- c) Afectação de vias à circulação dentro do centro;
- d) Entrada nas linhas de inspeção;
- e) Estacionamento;
- f) Paragem em fila da espera;
- g) Identificação da entidade autorizada titular do centro.

2.1.5 — Circulação — o centro de inspeção deve dispor de vias de circulação compatíveis com as áreas de estacionamento e filas de espera que assegurem boas condições de circulação dentro do centro.

2.1.6 — escoamento de águas pluviais no exterior do edifício — na área exterior ao edifício não cobertas, deve estar previsto um sistema de escoamento de águas pluviais que garanta boas condições de aderência do destinado à circulação de veículos ou peões e paragem ou estacionamento de veículos.

2.2 — Edifício do centro — o edifício onde se realizam inspeções técnicas de veículos deve obedecer aos regulamentos de construção em vigor, garantir boas condições de higiene e de segurança e dispor de uma área e volumetria adequadas ao exercício da actividade de inspecção e aos serviços de apoio.

2.2.1 — Linhas de inspecção:

2.2.1.1 — Os centros de inspecção devem possuir uma ou várias linhas de inspecção que permitam uma sequência de procedimentos adequados à realização de inspeções a veículos e seus reboques.

2.2.1.2 — Configuração das linhas de inspecção (layout):

- a) As linhas de inspecção devem estar dispostas de modo a evitar, tanto quanto possível, a execução de manobras de marcha-atrás para entrar na linha ou para acertar o posicionamento dos veículos perante os equipamentos;
- b) Em cada linha a entrada e a saída devem ser independentes, sempre que possível;
- c) A fila ou filas de espera podem ser independentes ou ramificadas;
- d) As linhas de inspecção para tractores agrícolas e seus reboques devem ter equipamento especialmente destinado a esses veículos.

2.2.1.3 — As linhas de inspecção para tractores agrícolas devem ter as dimensões mínimas seguintes:

Comprimento	15 metros
Largura	4 metros
Altura	4 metros

2.2.1.4 — As portas do edifício para acesso às linhas de inspecção devem ter as dimensões mínimas seguintes:

Largura	3 metros
Altura	3 metros

2.2.1.5 — No caso de o centro funcionar com as portas fechadas, aquelas devem ser de abertura fácil e rápida.

2.2.2 — Ventilação:

2.2.2.1 — Deve existir um sistema de ventilação das instalações, de modo a impedir a acumulação de gases tóxicos resultantes do funcionamento dos motores dos veículos, e quando as inspeções sejam efectuadas com as portas do edifício fechadas, deve existir um sistema adequado para eliminar os gases nocivos e evitar a sua concentração dentro do edifício, nomeadamente através de mangas de aspiração.

2.2.3 — Áreas de apoio ao funcionamento do centro — no edifício do centro, ou em zona anexa, deve estar previsto, no mínimo, um compartimento convenientemente demarcado para as seguintes áreas:

- a) Administrativa;
- b) De recepção/atendimento;
- c) Sala de espera para os utentes;
- d) Gabinete do responsável técnico do centro;
- e) Instalações sanitárias independentes para os trabalhadores e para o público.

2.3 — Equipamentos:

2.3.1 — Os equipamentos dos centros de inspecção compreendem, nomeadamente, os aparelhos para a realização das inspecções técnicas a tractores agrícolas e seus reboques, equipamento informático e arquivos.

2.3.2 — Os centros de inspecção devem estar equipados com os seguintes equipamentos :

- a) Reglósópio;
- b) Detector de folgas;
- c) Manómetro para verificação do ar dos pneus;
- d) Sonómetro;
- e) Opacímetro;
- f) Desacelerógrafo;

2.3.3 — Características técnicas dos equipamentos:

2.3.3.1 — O reglósópio é um aparelho que se destina à verificação da orientação das luzes médias, máximas e de nevoeiro, bem como a medição da sua intensidade luminosa, tanto em veículos ligeiros como pesados, e ainda em tractores agrícolas, ciclomotores e motociclos (no tipo de luzes aplicáveis), devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: deve permitir o teste de luzes médias simétricas e assimétricas, máximas e de nevoeiro;
- b) Ajustamento vertical: contínuo permitindo a regulação do centro da lupa, pelo menos, entre 250mm e 1200 mm acima do solo;
- c) Distância limite para luzes de cruzamento (médias): 30 m;
- d) Medição da intensidade luminosa por sistema automático;
- e) Alinhamento longitudinal: deve permitir um alinhamento correcto, com a precisão de + - 0,5 %;
- f) Alinhamento vertical: deve permitir um alinhamento correcto, com a precisão de + - 0,2%.

2.3.3.2 — O detector de folgas é um aparelho destinado à detecção de folgas da direcção, eixos e suas ligações ao quadro dos tractores, devendo possuir as seguintes características:

- a) Montagem: fixa;

- b) Carga por placa: $\geq 1\ 000$ kg (ligeiros) e $\geq 6\ 500$ kg (pesados);
- c) Tipo: de placas móveis com deslocamento transversal e longitudinal ou multidireccional;
- d) O equipamento deve possuir um telecomando das placas integrando a gambiarra.

2.3.3.3 — O equipamento com manómetro para fornecimento de ar sobre pressão é um aparelho destinado a fornecer ar com pressão para os pneumáticos, permitindo a medição da sua pressão, devendo possuir um campo de medição mínimo de 0 kg/cm² a 10 kg/cm².

2.3.3.4 — O opacímetro é um aparelho destinado a determinar a opacidade dos fumos de escape dos veículos com motor diesel, devendo possuir as seguintes características:

- a) Sistema: absorção luminosa;
- b) Software adaptado ao método das acelerações livres;
- c) Campo de medição do coeficiente de absorção luminosa: de 0 m⁻¹ a 9,99 m⁻¹;
- d) Precisão: a que for imposta pela metrologia legal;
- e) Tempo de resposta: 90% do valor final até dez segundos;
- f) Dispositivo de escolha de gases: sonda ou bocal;
- g) Dispositivo de medição da temperatura de óleo do motor;
- h) Dispositivo de medição do número de rotações do motor;
- i) Indicação: digital;
- j) Devem ser impressos o valor do coeficiente de absorção luminosa nos diversos ciclos de aceleração considerados no cálculo do valor médio da absorção luminosa e ainda a temperatura do motor e a velocidade da rotação.

2.3.3.5 — O sonómetro é um aparelho destinado a medir o nível do ruído produzido pelos veículos, devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: Portátil;
- b) Nível a medir: de 35 dB a 120 dB;
- c) Gama de frequências: de 15 Hz a 15 KHz;
- d) Graduação da escala: a menor divisão não deve exceder 1dB;
- e) Precisão: +- 1 dB.

2.3.3.6 — O desacelerógrafo é um aparelho destinado a medir a desaceleração dos veículos, devendo possuir as seguintes características:

- a) Tipo: portátil com registo do resultado dos ensaios;
- b) Campo de medição de 0 m/s² a 9 m/s² (mínimo);
- c) Precisão: o erro máximo não pode ser superior a 0,5 m/s²;
- d) Impressão de resultados em impressora própria.

2.4 — Equipamento informático:

2.4.1 — Os centros móveis para a realização de inspecções a tractores agrícolas e seus reboques devem ter um sistema informático em tudo equivalente e compatível com aquele que é utilizado no centro fixo de que são extensão da actividade.

2.4.2 — O hardware e o software em cada centro de inspecções deverão ser adequados para:

- a) Registrar os dados relativos às inspecções e aos veículos inspeccionados;
- b) Registrar os nomes e os números de identificação das licenças de todos os inspectores que estejam em actividade;
- c) Processar toda a informação relativas às inspecções e aos veículos;
- d) Aceder facilmente e rapidamente a toda a informação indicada na alínea a);
- e) Emitir as fichas de inspecção;
- f) Garantir a confidencialidade dos dados e a segurança dos registos;
- g) Impedir a alteração de registos relativos às inspecções concluídas;
- h) Manter os registos relativos às inspecções e aos veículos inspeccionados durante um período de, pelo menos, cinco anos;
- i) Facultar a ligação ao sistema de telecomunicações com a DROPTT;
- j) Enviar regular e periodicamente os dados correspondentes ao processamento referido na alínea c).

2.5 — Disposições transitórias:

2.5.1 — As entidades autorizadas, cujos centros, à data da entrada em vigor da presente portaria, não se coadunem totalmente com os requisitos deste anexo técnico, devem, no momento de apresentação de futuros projectos de alteração ou mudança de instalações, contemplar as modificações necessárias com vista à harmonização e ao cumprimento de tais requisitos.

2.5.2 — No caso de alterações ligeiras das infra-estruturas fundamentais, poderá não ser aplicado o disposto no número anterior, se autorizado pela Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres em resultado de requerimento prévio.

Anexo III

Peças escritas e desenhadas do projecto

1 — A memória descritiva — deve descrever, de forma completa, todos os aspectos técnicos envolvidos na construção do centro e na sua exploração. Deve, também, incluir todas as explicações necessárias à compreensão dos desenhos apresentados.

2 — A memória descritiva deve incluir, ainda, os aspectos seguintes:

- a) Impacto da localização do centro a nível de tráfego;
- b) Acessibilidades ao centro;
- c) Acessibilidade às linhas de inspecção;
- d) Tipo de construção prevista para o(s) edifício(s) do centro;
- e) Características das áreas administrativas e de apoio;
- f) Características das áreas de inspecção;
- g) Estacionamento/parqueamento no interior do centro;
- h) Tipo de linhas de inspecção a instalar e explicação do layout em cada linha;
- i) Pavimentos: materiais, aderência e sistemas de escoamento de águas;
- j) Sistemas de ventilação das fossas e em geral;
- k) Sinalização;
- l) Quadro de pessoal técnico e de inspecção.

3 — O projecto deve conter os seguintes desenhos:

- a) Planta de localização do centro (escala 1:1 000);
- b) Planta de implantação do centro, com acesso e zonas de estacionamento (escala 1:200): esta planta de implantação deve ter desenhados com setas de sentidos e trajectórias de circulação dos veículos que entram e saem do centro, que se deslocam dentro do centro e que entram e saem das linhas de inspecção;
- c) Planta de disposição de equipamentos de inspecção (escala 1:100);
- d) Outros desenhos que se mostrem necessários para melhor compreensão das características e funcionalidade do centro.

4 — Os desenhos devem preencher os requisitos seguintes:

- a) Serem feitos com recurso a material técnico de desenho, a traço preto e em papel de dimensões normalizadas, podendo, contudo, ser usado traço colorido para se demonstrar mais claramente a evolução das instalações e as suas eventuais alterações;

Estarem de acordo com as normas portuguesas, nomeadamente em termos de formatos, legendas, tipos de linhas, cotagens, representação de vistas, cortes e secções, representação convencional e escalas.