

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 29.2.2008
COM(2008) 100 final

2008/0044 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA .../.../CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de [...]

relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(apresentada pela Comissão)

Proposta de

DIRECTIVA .../.../CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de [...]

relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(Reformulação)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Em 1 de Abril de 1987, a Comissão decidiu¹ solicitar aos seus serviços que procedessem à codificação de todos os actos legislativos após a ocorrência de, no máximo, dez alterações, salientando que se tratava de um requisito mínimo e que os serviços devem tomar todas as medidas para codificar, com maior frequência, os textos pelos quais são responsáveis, a fim de garantir que as disposições comunitárias sejam claras e facilmente comprehensíveis.
2. A Comissão deu início ao procedimento de codificação da Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques². A nova Directiva devia substituir os vários actos nela incorporados³.
3. Entretanto a Decisão 1999/468/CE de 28 de Junho de 1999 que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁴, foi alterada pela Decisão 2006/512/CE que introduziu o procedimento de regulamentação com controlo com relação a medidas de carácter geral, destinadas a alterar elementos não essenciais de actos de base, aprovados nos termos do procedimento referido no artigo 251.º do Tratado, nomeadamente suprimindo alguns desses elementos ou completando o acto de base mediante o aditamento de novos elementos não essenciais.
4. Nos termos da Declaração conjunta do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão⁵ relativa à Decisão 2006/512/CE, a fim de tornar aplicável o novo procedimento relativamente a actos aprovados nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado e já em vigor, tais actos devem ser adaptados nos termos dos procedimentos aplicáveis.
5. Convém, assim, transformar a codificação da Directiva 96/96/CE numa reformulação, incorporando as alterações necessárias à adaptação relativa ao procedimento de regulamentação com controlo.

¹ COM(87) 868 PV.

² Realizada de acordo com a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Codificação do acervo comunitário, COM(2001) 645 final.

³ Ver Anexo III, Parte A da presente proposta.

⁴ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁵ JO C 255 de 21.10.2006, p. 1.

Proposta de

DIRECTIVA .../.../CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de [...]

relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo ▷ 71.º ◃,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

▼ texto renovado

(1) A Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques⁵, foi várias vezes alterada de modo substancial⁶. Uma vez que são necessárias novas alterações, a referida Directiva deve ser reformulada, por razões de clareza.

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ JO L 46 de 17.2.1997, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁶ Ver parte A do Anexo III.

▼ 96/96/CE Considerando (2)

(2) No âmbito da política comum de transportes, a circulação de determinados veículos no espaço comunitário deve efectuar-se nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no da concorrência entre transportadores dos vários Estados-Membros.

▼ 96/96/CE Considerando (3)

(3) O aumento da circulação rodoviária e dos perigos e dos danos que daí resultam colocam a todos os Estados-membros problemas de segurança de natureza e de gravidade análogas.

▼ 96/96/CE Considerando (6)

(4) Os controlos a efectuar durante o período de utilização do veículo devem ser relativamente simples, rápidos e não onerosos.

▼ 96/96/CE Considerando (7)
(adaptado)

(5) Convém, portanto, que se definam normas e métodos comunitários mínimos para controlo dos pontos enumerados □ na presente directiva □, mediante directivas específicas.

▼ 96/96/CE Considerando (9)

(6) É necessário adaptar rapidamente as normas e métodos contidos nas directivas específicas ao progresso técnico. Para facilitar a execução das medidas necessárias para esse efeito, deve ser instituído um processo de estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito de um comité para a adaptação do controlo técnico ao progresso técnico.

▼ 96/96/CE Considerando (10)
(adaptado)

(7) No que diz respeito aos sistemas de travagem, □ é difícil □ fixar normas relativas □ a matérias como a □ regulação da pressão de ar e os tempos de enchimento do compressor, dada a variedade dos equipamentos e dos métodos de ensaio na Comunidade.

▼ 96/96/CE Considerando (15)
(adaptado)

(8) Todos □ os interessados directos □ no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o estado de carga do veículo durante o controlo podem influenciar o grau de confiança que os controladores depositam na fiabilidade do sistema de travagem.

▼ 96/96/CE Considerando (16)
(adaptado)

(9) A fixação de valores de referência para as forças de travagem adaptados ao estado de carga do veículo contribuiria para estabelecer essa confiança. A presente directiva ~~deve permitir~~ esse tipo de controlo técnico como alternativa à utilização de valores mínimos fixados para o comportamento funcional ~~relativamente a~~ categoria de veículos.

▼ 96/96/CE Considerando (17)
(adaptado)

(10) No que diz respeito aos sistemas de travagem, a presente directiva deve abranger os veículos ~~objecto~~ de homologação por tipo de componente, nos termos da ~~Directiva 71/320/CEE do Conselho, de 26 de Julho de 1971 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques~~⁷. No entanto, certos tipos de veículos foram objecto de homologação por tipo de componente nos termos de normas nacionais que podem não se coadunar com a ~~referida~~ directiva.

▼ 96/96/CE Considerando (18)
(adaptado)

(11) Os Estados-Membros podem ~~estender~~ o controlo do sistema de travagem a categorias de veículos ou a pontos não abrangidos pela presente directiva.

▼ 96/96/CE Considerando (19)

(12) Os Estados-Membros podem prever controlos mais severos ou mais frequentes para os sistemas de travagem.

▼ 96/96/CE Considerando (20)
(adaptado)

(13) A presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, controlando regularmente essas emissões, bem como ~~assegurando~~ a retirada de circulação de veículos altamente poluentes enquanto não se encontrarem em condições de manutenção correctas.

▼ 96/96/CE Considerando (21)

(14) Uma afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas para o próprio motor e para o ambiente, na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia. É importante desenvolver meios de transporte que respeitem o ambiente.

⁷ JO L 202 de 6.9.1971, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

▼ 96/96/CE Considerando (22)

(15) No que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente das condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões.

▼ 96/96/CE Considerando (23)

(16) No que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca), a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto às condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões.

▼ 96/96/CE Considerando (24)

(17) A percentagem de veículos recusados em função do controlo das emissões pode ser elevada para os veículos que não tenham sido sujeitos à manutenção de rotina.

▼ 96/96/CE Considerando (25)
(adaptado)

(18) No que se refere aos veículos ☒ relativamente aos quais ☒ os requisitos de ☒ homologação por tipo ☒ exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias em circuito fechado controlados por sonda *lambda*, as normas de controlo periódico das emissões devem ser mais severas do que no caso dos veículos convencionais.

▼ 2001/9/CE Considerando (4)
(adaptado)

(19) A Directiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE do Conselho⁸ exige a introdução, a partir de 2000, de sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) ☒ relativamente a ☒ automóveis e veículos comerciais ligeiros a gasolina para monitorizar o funcionamento do sistema de controlo das emissões dos veículos em serviço. ☒ Da mesma forma, a partir de 2003, os ☒ sistemas OBD também serão exigidos para os veículos novos com motores diesel .

⁸ JO L 350 de 28.12.1998, p. 1. ☒ Directiva revogada, com efeitos a partir de 2 de Janeiro de 2013, pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 171 de 26.6.2007, p. 1) ☒.

▼ 96/96/CE Considerando (26)

(20) Os Estados-Membros podem, se for caso disso, excluir do âmbito de aplicação da directiva determinadas categorias de veículos de interesse histórico. Além disso, podem igualmente fixar as suas próprias normas de controlo para esses veículos. Esta possibilidade não deve conduzir à aplicação de normas mais rígidas do que as que o veículo devia satisfazer aquando da sua concepção.

▼ 2001/11/CE Considerando (4)

(21) Existem sistemas de diagnóstico simples e vulgares que podem ser utilizados pelas organizações de controlo para ensaiar a grande maioria dos limitadores de velocidade. No que diz respeito aos veículos que não são acessíveis a tais ferramentas de diagnóstico imediatamente disponíveis, as autoridades terão de utilizar equipamentos disponíveis provenientes do fabricante original dos veículos ou prever a aceitação da certificação de controlo adequada pelo fabricante do veículo ou seus representantes.

**▼ 2001/11/CE Considerando (5)
(adaptado)**

(22) A verificação periódica do funcionamento correcto do limitador de velocidade deve ser facilitada relativamente a veículos munidos do novo equipamento de registo (digital) de acordo com o Regulamento (CE) n.º 2135/98 do Conselho, de 24 de Setembro de 1998, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85⁹. Os veículos novos estão munidos com tal equipamento a partir de 2003.

▼ 96/96/CE Considerando (32)

(23) Os requisitos técnicos relativos aos táxis e ambulâncias são análogos aos dos automóveis particulares. Por isso, os pontos a controlar podem ser semelhantes, embora a frequência dos controlos seja diferente.

▼ 96/96/CE Considerando (13)

(24) Os Estados-Membros, no âmbito das respectivas competências, devem garantir qualidade e o método utilizado no controlo técnico dos veículos.

▼ 96/96/CE Considerando (14)

(25) A Comissão deve verificar a aplicação prática da presente directiva.

⁹ JO L 274 de 9.10.1998, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

▼ 96/96/CE Considerando (33)
(adaptado)

(26) ☒ Atendendo a que os objectivos da acção encarada, a saber, harmonizar as regras relativas ao controlo técnico, impedir a distorção da concorrência entre os transportadores e garantir que os veículos sejam correctamente controlados e mantidos não podem ser atingidos na sua totalidade pelos Estados-membros individualmente e podem, devido à dimensão da acção, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos. ☒

▼ texto renovado

(27) As medidas necessárias para execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹⁰.

(28) Deve ser conferida competência à Comissão nomeadamente para alterar os Anexos I e II à luz dos problemas específicos que forem determinados. Uma vez que tais medidas têm carácter geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente Directiva, devem ser aprovadas nos termos do procedimento de regulamentação com controlo, previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(29) A presente directiva não deve prejudicar os deveres dos Estados-Membros relativos aos prazos de transposição para o direito nacional dos Actos indicados na Parte B do Anexo III,

▼ 96/96/CE (adaptado)

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

1. Em cada Estado-membro, os veículos a motor matriculados nesse Estado, bem como os seus reboques e semi-reboques, devem ser submetidos a um controlo técnico periódico, nos termos da presente Directiva.

¹⁰ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

2. As categorias de veículos a controlar, a periodicidade do controlo técnico e os pontos a controlar obrigatoricamente estão indicados nos Anexos I e II.

Artigo 2.º

O controlo técnico previsto na presente directiva, deve ser efectuado pelo ~~☒~~ Estado-membro ~~☒~~ ou por entidades de natureza pública por ele incumbidos dessa função, ou por organismos ou estabelecimentos por ele designados, eventualmente de carácter privado, autorizados para o efeito, e actuando sob a sua vigilância directa. Em particular, ~~☒~~ sempre que ~~☒~~ os estabelecimentos encarregados do controlo técnico funcionarem simultaneamente como oficinas de reparação de veículos, os Estados-membros assegurarão a objectividade e uma elevada qualidade do controlo.

Artigo 3.º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas que considerarem necessárias para que se possa provar que o veículo foi aprovado num controlo técnico respeitando, pelo menos, o disposto na presente directiva.

Essas medidas serão comunicadas aos outros Estados-membros e à Comissão.

2. Cada Estado-membro reconhecerá a prova emitida noutro Estado-membro, segundo a qual um veículo a motor, matriculado no território deste último, bem como o seu reboque ou semi-reboque, foram aprovados num controlo técnico que respeite, pelo menos, as disposições da presente directiva, como se ele próprio tivesse emitido essa prova.

3. Os Estados-membros aplicarão os procedimentos adequados para garantir, na medida do possível, que o comportamento funcional da travagem dos veículos registados nos respectivos territórios preenche os requisitos da presente directiva.

CAPÍTULO II

 96/96/CE

Excepções

Artigo 4.º

1. Os Estados-membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os veículos das forças armadas, das forças da ordem pública e dos bombeiros.

2. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, excluir do âmbito de aplicação da presente directiva, ou submeter a disposições especiais, determinados veículos explorados ou utilizados em condições excepcionais bem como veículos que não utilizem nunca ou quase nunca a via pública, incluindo os veículos de interesse histórico construídos antes de 1 de Janeiro de 1960, ou temporariamente retirados da circulação.

3. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, definir as suas próprias normas de controlo em relação a veículos de interesse histórico.

Artigo 5.º

Não obstante o disposto nos anexos I e II, os Estados-membros podem:

- a) antecipar a data do primeiro controlo técnico obrigatório e, se necessário, sujeitar o veículo a um controlo prévio ao seu registo,
- b) diminuir o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos,
- c) tornar obrigatório o controlo técnico do equipamento facultativo,
- d) aumentar o número de pontos a controlar,
- e) tornar a obrigação do controlo técnico periódico extensivo a outras categorias de veículos,
- f) prescrever controlos especiais adicionais,
- g) exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais severos que os especificados no anexo II e incluir a realização do controlo com massas em carga mais elevadas, em relação aos veículos registados no seu território, desde que esses valores não excedam os valores aplicáveis à homologação por tipo inicial do veículo.

CAPÍTULO III

Disposições finais

96/96/CE Art. 7º
⇒ texto renovado

Artigo 6.º

1. O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, adoptará as directivas específicas necessárias para definir as normas e os métodos mínimos relativos ao controlo dos pontos enumerados no anexo II.

2. ⇒ A Comissão deve adoptar ⇔ as alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as normas e os métodos definidos por directivas específicas.

⇒ Aquelas medidas, destinadas a alterar elementos não essenciais da mencionada directiva, ⇔ devem ser adoptadas nos termos do procedimento ⇒ de regulamentação com controlo ⇔ previsto no n.º 2 do artigo 7º.

▼ 1882/2003 Art. 3º e Anexo III,
pt. 68 (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 7.º

1. A Comissão é assistida por um comité para a adaptação ao progresso técnico da Directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, adiante designado «comité».

2. Sempre que se remeta para o presente número, são aplicáveis os ⇒ artigos 5.º-A, n.ºs 1 a 4 e ⇐ 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

~~O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/469/CE é de três meses.~~

~~3. O comité adoptará o seu regulamento interno.~~

▼ 96/96/CE Art. 9º

Artigo 8.º

O mais tardar três anos após a introdução do controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade, a Comissão examinará se, com base na experiência adquirida, os controlos previstos são suficientes para detectar dispositivos de limitação de velocidade defeituosos ou manipulados abusivamente e se é necessário alterar a regulamentação vigente.

▼ 96/96/CE Art. 11º

Artigo 9.º

Os Estados-membros comunicarão à Comissão os textos das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

▼

Artigo 10.º

A Directiva 96/96/CE, com as alterações que lhe foram introduzidas pelos Actos referidos na Parte A do Anexo III, é revogada, sem prejuízo dos deveres dos Estados-membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito nacional dos Actos indicados na Parte B do Anexo III.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva, e devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do Anexo IV.

▼ 96/96/CE Art. 12°

Artigo 11.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

▼ 96/96/CE Art. 13°

Artigo 12.º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
[...]

Pelo Conselho
O Presidente
[...]

ANEXO I

**CATEGORIAS DE VEÍCULOS SUJEITOS A CONTROLO TÉCNICO E
PERIODICIDADE DOS CONTROLOS**

Categorias de veículos	Periodicidade dos controlos
1. Veículos a motor afectos ao transporte de passageiros e tendo, além do lugar do condutor, mais de oito lugares sentados	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente
2. Veículos a motor afectos ao transporte de mercadorias de massa máxima admissível superior a 3 500 kg	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente
3. Reboques e semi-reboques de massa máxima admissível superior a 3 500 kg	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente
4. Táxis, ambulâncias	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente
5. Veículos a motor, no mínimo com quatro rodas, normalmente afectos ao transporte rodoviário de mercadorias e de massa máxima admissível não superior a 3 500 kg, com excepção dos tractores e máquinas agrícolas	Quatro anos após a data da primeira utilização, e a seguir de dois em dois anos
6. Veículos a motor afectos ao transporte de passageiros e tendo, além do lugar do condutor, não mais de oito lugares sentados	Quatro anos após a data da primeira utilização, e a seguir de dois em dois anos

ANEXO II

PONTOS DE CONTROLO OBRIGATÓRIOS

O controlo deve incidir, pelo menos, nos pontos adiante indicados, desde que digam respeito ao equipamento obrigatório do veículo sujeito a controlo no Estado-membro em questão.

Os controlos referidos no presente anexo podem ser efectuados sem desmontagem de peças do veículo.

Caso o veículo apresente defeitos nos pontos de controlo adiante indicados, as autoridades competentes dos Estados-membros devem adoptar um procedimento que fixe as condições nas quais o veículo é autorizado a circular até ser sujeito a um novo controlo técnico.

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2, 3, 4, 5 E 6

1. Dispositivos de travagem

O controlo dos dispositivos de travagem do veículo deve incidir sobre os pontos a seguir indicados. Os valores obtidos durante o controlo dos dispositivos de travagem devem corresponder, na medida em que tal for praticável, às normas técnicas da [Directiva 71/320/CEE ↗ do Conselho ↘].

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1. Estado mecânico e funcionamento	
1.1.1. Pivot do pedal do travão de pé	<ul style="list-style-type: none">- Demasiado apertado- Rolamento gasto- Desgaste/folga excessiva
1.1.2. Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	<ul style="list-style-type: none">- Curso excessivo, reserva de curso insuficiente- O travão liberta-se com dificuldade- Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta

1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	<ul style="list-style-type: none"> – Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz dos travões excessivo – Pressão de ar/vácuo insuficientes para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manômetro indica um valor pouco seguro) – Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis
1.1.4. Indicador de pressão baixa ou manômetro	<ul style="list-style-type: none"> – Funcionamento defeituoso do indicador de pressão baixa/manômetro de pressão de ar
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	<ul style="list-style-type: none"> – Comando fissurado ou danificado, desgaste excessivo – Funcionamento defeituoso da válvula de comando – Comando inseguro na haste da válvula ou unidade da válvula insegura – Conexões mal fixadas ou fugas no sistema – Funcionamento pouco satisfatório
1.1.6. Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	<ul style="list-style-type: none"> – Cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente – Desgaste excessivo no <i>pivot</i> da alavanca ou no mecanismo da cremalheira – Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta

1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> – Danificadas, fugas de ar excessivas – Perda excessiva de óleo do compressor – Fixação insegura/inadequada – Perda de óleo dos travões
1.1.8. Conexões dos travões do reboque	<ul style="list-style-type: none"> – Torneiras de isolamento ou válvula autovedante defeituosas – Fixação insegura/inadequada – Fugas excessivas
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	<ul style="list-style-type: none"> – Danificado, corroído, com fugas – Dispositivo de purga imperativo – Fixação insegura/inadequada
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> – Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz – Cilindro principal defeituoso ou com fugas – Cilindro principal inseguro – Quantidade insuficiente de óleo dos travões – Tampão do reservatório do cilindro principal em falta – Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa – Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões

1.1.11. Conexões dos travões de reboque	<ul style="list-style-type: none"> – Risco de falho ou fractura – Fugas nos tubos ou nas conexões – Danificadas ou excessivamente corroídas – Mal localizadas
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	<ul style="list-style-type: none"> – Risco de falha ou fractura – Danificadas, esfoladas, demasiado curtas, torcidas – Fugas nos tubos ou nas conexões – Inchamento excessivo dos tubos sob pressão – Porosidade
1.1.13. Cintas/calços dos travões	<ul style="list-style-type: none"> – Desgaste excessivo – Atacados por óleo, gorduras, etc.
1.1.14. Tambores, discos dos travões	<ul style="list-style-type: none"> – Desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados – Atacados por óleo gorduras, etc. – Chapa de apoio insegura
1.1.15. Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões	<ul style="list-style-type: none"> – Cabos danificados, com nós – Desgaste ou corrosão excessivos – Juntas dos cabos ou dos tirantes inseguras – Guia dos cabos defeituoso – Quaisquer entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem – Qualquer movimento anormal das alavancas/tirantes/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo

1.1.16. Actuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> – Fissurados ou danificados – Com fugas – Montagem insegura/inadequada – Corrosão excessiva – Curso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma – Tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> – Articulação defeituosa – Regulação incorrecta – Gripada, inoperativa – Inexistente
1.1.18. Ajustadores automáticos de folgas	<ul style="list-style-type: none"> – Gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação – Defeituosos
1.1.19. Sistema retardador (se montado)	<ul style="list-style-type: none"> – Conector ou fixações inseguros – Defeituoso
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço	
1.2.1. Comportamento funcional (aumentado progressivamente até ao esforço máximo)	<ul style="list-style-type: none"> – Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas – O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio de travagem ser realizado em estrada, o desvio do veículo em relação a uma linha recta é excessivo – Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação) – Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda – Flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados

1.2.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> – Uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas, inferior às seguintes: <ul style="list-style-type: none"> Eficiência mínima de travagem Categoria 1: 50 %¹ Categoria 2: 43 %² Categoria 3: 40 %³ Categoria 4: 50 % Categoria 5: 45 %⁴ Categoria 6: 50 % – ou – Esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo⁵
-------------------	---

¹ 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou recepcionados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a recepção CE de tipo (Directiva [71/320/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/194/CEE, (JO L 92 de 9.4.1988, p. 47)]).

² 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva [71/320/CEE alterada pela Directiva 85/647/CEE (JO L 380 de 31.12.1985, p. 1)] na legislação dos Estados-membros, consoante a data que for mais recente.

³ 43 % para reboques e semi-reboques registados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva [71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE], na legislação dos Estados-membros, consoante a data que for mais recente.

⁴ 50 % para veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou, se for posterior, a partir da data de aplicação da Directiva [71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE], na legislação dos Estados-membros.

⁵ Por valor de referência para o eixo do veículo entende-se o esforço de travagem, expresso em newtons, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que veículo é apresentado ao controlo.

1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)	
1.3.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> – Travão inoperativo num dos lados – O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo – Inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação) – O dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques
1.3.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> – Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 %⁶ da relação definida no ponto 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	
1.4.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> – Travão inoperativo num dos lados
1.4.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> – Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16 % ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima de combinação de veículos inferior a 12 %, conforme o valor mais elevado

⁶

Relativamente aos veículos das categorias 2 e 5, o desempenho mínimo do travão secundário será $2,2 \text{ m/s}^2$ (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva [71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE da Comissão]).

1.5. Comportamento funcional do retardor ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape	<ul style="list-style-type: none"> – Inexistência de variação gradual (retardador) – Defeituoso
1.6. Sistema anti-bloqueio de travagem	<ul style="list-style-type: none"> – Mau funcionamento do dispositivo avisador de anti-bloqueio – Defeituoso
VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
2. Direcção e volante	2. Direcção
2.1. Estado mecânico	2.1. Estado mecânico
2.2. Volante de direcção	2.2. Folgas na direcção
2.3. Folgas na direcção	<ul style="list-style-type: none"> 2.3. Fixação do sistema de direcção 2.4. Rolamentos das rodas
3. Visibilidade	3. Visibilidade
3.1. Campo de visão	3.1. Campo de visão
3.2. Estado dos vidros	3.2. Estado dos vidros
3.3. Espelhos retrovisores	3.3. Espelhos retrovisores
3.4. Limpa-vidros	3.4. Limpa-vidros
3.5. Lava-vidros	3.5. Lava-vidros
4. Luzes, reflectores e equipamento eléctrico	4. Equipamento de iluminação
4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios)	4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios)
4.1.1. Estado e funcionamento	4.1.1. Estado e funcionamento
4.1.2. Alinhamento	4.1.2. Alinhamento
4.1.3. Interruptores	4.1.3. Interruptores
4.1.4. Eficiência visual	
4.2. Luzes de presença da frente e luzes delimitadoras do veículo	4.2. Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de:

4.2.1. Estado e funcionamento	4.2.1. Luzes de presença da frente a da retaguarda
4.2.2. Cor e eficiência visual	4.2.2. Luzes de travagem
	4.2.3. Luzes indicadoras de mudança de direcção
	4.2.4. Luzes de marcha atrás
	4.2.5. Luzes de nevoeiro
	4.2.6. Luzes da chapa de matrícula
	4.2.7. Reflectores
	4.2.8. Luzes de perigo
4.3. Luzes de travagem	
4.3.1. Estado e funcionamento	
4.3.2. Cor e eficiência visual	
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direcção	
4.4.1. Estado e funcionamento	
4.4.2. Cor e eficiência visual	
4.4.3. Interruptores	
4.4.4. Frequência de intermitência	
4.5. Luzes de nevoeiro da frente a da retaguarda	
4.5.1. Localização	
4.5.2. Estado e funcionamento	
4.5.3. Cor e eficiência visual	
4.6. Luzes de marcha atrás	
4.6.1. Estado e funcionamento	
4.6.2. Cor e eficiência visual	
4.7. Luzes da chapa de matrícula da retaguarda	

4.8. Reflectores	
– Estado e cor	
4.9. Avisadores	
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque	
4.11. Instalação eléctrica	
5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão	5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão
5.1. Eixos	5.1. Eixos
5.2. Rodas e pneumáticos	5.2. Rodas e pneumáticos
5.3. Suspensão	5.3. Suspensão
6. Quadro e acessórios do quadro	6. Quadro e acessórios do quadro
6.1. Quadro ou estrutura e acessórios	6.1. Quadro ou estruturas e acessórios
6.1.1. Estado geral	6.1.1. Estado geral
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	6.1.2. Tubos de escape e silenciadores
6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível	6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível
6.1.4. Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados	6.1.4. Suporte da roda de reserva
6.1.5. Suporte da roda de reserva	6.1.5. Segurança do dispositivo de engate (se existente)
6.1.6. Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques	
6.2. Cabina e carroçaria	6.2. Carroçaria
6.2.1. Estado geral	6.2.1. Estado estrutural
6.2.2. Fixação	6.2.2. Portas e fechos
6.2.3. Portas e fechos	
6.2.4. Piso	

6.2.5. Banco do condutor	
6.2.6. Esterços	
7. Equipamentos diversos	7. Equipamentos diversos
7.1. Cintos de segurança	7.1. Fixação do banco do condutor
7.2. Extintor	7.2. Fixação da bateria
7.3. Fechos e dispositivos anti-roubo	7.3. Avisador sonoro
7.4. Triângulo de pré-sinalização	7.4. Triângulo de pré-sinalização
7.5. Caixa de primeiros socorros	7.5. Cintos de segurança
	7.5.1. Segurança das fixações
	7.5.2. Estado dos cintos
	7.5.3. Funcionamento
7.6. Calço(s) de roda(s)	
7.7. Avisador sonoro	
7.8. Velocímetro	
7.9. Tacógrafo (existência e integridade dos selos)	<ul style="list-style-type: none"> – Verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho ⁷ – Em caso de dúvida, verificar se o perímetro ou a dimensão dos pneumáticos coincide com os dados indicados na chapa do tacógrafo, se necessário – Se for possível, verificar que os selos do tacógrafo e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos

⁷ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

<p>7.10. Dispositivo de limitação de velocidade</p> <ul style="list-style-type: none"> – Se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade está montado nos termos da Directiva 92/6/CEE – Verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação de velocidade – Se for possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos – ➔₁ Se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade impede que os veículos mencionados nos artigos 2.^º e 3.^º da Directiva 92/6/CEE excedam os valores impostos ↵ 	
---	--

<p>8. Perturbações</p>	<p>8. Perturbações</p>
<p>8.1. Ruído</p>	<p>8.1. Ruído</p>

2003/27/CE Art. 1º e Anexo
(adaptado)

8.2. Emissões de escape

8.2.1. Veículos a motor equipados com motores de ignição comandada e alimentados a gasolina

a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda *lambda*:

1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
2. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (sem carga).

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-Membros decidirem não o utilizar como valor de referência, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

- i) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual os Estados-Membros exigiam que os veículos satisfizessem a [Directiva 70/220/CEE do Conselho ~~8~~⁸ e 1 de Outubro de 1986: 4,5 % vol,
- ii) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: 3,5 % vol.

b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda *lambda*:

1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
2. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

⁸

JO L 76 de 9.3.1970, p. 1.

3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de CO nos gases de escape de acordo com o ponto 4 ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos ensaios, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo.
4. Emissões pelo tubo de escape — valores-limite

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

- i) Medições com o motor em marcha lenta sem carga:

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE ~~☒~~ do Parlamento Europeu e do Conselho ~~☒~~⁹, ou por alterações posteriores, 0,3 % vol. Se não for possível dar cumprimento à Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002.

- ii) Medições com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, $2\ 000\ min^{-1}$:

Teor de CO: máximo 0,3 % vol e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, ou por alterações posteriores, o teor máximo de CO não deve exceder 0,2 % vol. Se não for possível dar cumprimento à Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ou de acordo com as especificações do fabricante.

⁹

JO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

iii) No que diz respeito aos veículos a motor equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) de acordo com a Directiva 70/220/CEE (alterada pela Directiva 98/69/CE e alterações subsequentes), os Estados-Membros podem, em alternativa ao ensaio especificado na alínea i), estabelecer o funcionamento correcto do sistema de emissões através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação simultânea do funcionamento correcto do sistema OBD.

8.2.2. Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores *diesel*)

a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto-morto e a embraiagem metida.

b) Pré-condicionamento do veículo:

1. Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.
2. Excepto como especificado no ponto 5 da alínea d) a seguir, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir indicados:
 - i) o motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80.ºC, ou a temperatura normal de funcionamento caso seja inferior, ou a temperatura do bloco do motor medida pelo nível da radiação *infra*-vermelha deve ser pelo menos uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efectuada, o estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feito por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor,
 - ii) o sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.

c) Método de controlo

1. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

2. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores *diesel* pesados, isso significa esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador.
3. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de 1 segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injecção.
4. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo I, deve ser de dois segundos pelo menos.

d) Valores-limite

1. O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva 72/306/CEE  do Conselho ¹⁰.
2. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-Membros decidirem não o utilizar como referência, o nível de concentração não deve exceder o nível indicado pelo fabricante ou os seguintes valores-limite do coeficiente de absorção:

Coeficiente de absorção máximo para:

- motores *diesel* normalmente aspirados = $2,5\text{ m}^{-1}$,
- motores *diesel* sobrealimentados = $3,0\text{ m}^{-1}$,
- aplica-se um limite de $1,5\text{ m}^{-1}$ aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores-limite indicados na:
 - a) coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE (veículo leve com motor *diesel* — Euro 4),

¹⁰

JO L 190 de 20.8.1972, p. 1.

- b) coluna B1 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE ~~☒~~ do Conselho¹¹ ~~☒~~, alterada pela Directiva 1999/96/CE ~~☒~~ do Parlamento Europeu e do Conselho ~~☒~~¹² (veículo pesado com motor *diesel* — Euro 4),
- c) coluna B2 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE (veículo pesado com motor *diesel* — Euro 5),
- d) coluna C dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE [veículo pesado — (veículo ecológico avançado) — VEA],

ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE, ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

Se não for possível dar cumprimento ao ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE ou ao ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2008.

- 3. Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.
- 4. A não aprovação apenas poderá ser atribuída a um veículo se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efectuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de controlo.
- 5. Para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a título de derrogação ao disposto no ponto 8.2.2, ponto 4 da alínea d), não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no ponto 8.2.2, subalínea ii) do ponto 2 da alínea b). Para evitar também controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a

¹¹ JO L 36 de 9.2.1988, p. 33.

¹² JO L 44 de 16.2.2000, p. 1.

título de derrogação ao disposto no ponto 8.2.2, ponto 4 da alínea d), aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no ponto 8.2.2, subalínea ii) do ponto 2 da alínea b) acima.

8.2.3. Equipamentos de controlo

As emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores-limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.

8.2.4. Se, durante a homologação CE, se determinar que um modelo de veículo não satisfez os valores-limite fixados pela presente directiva, os Estados-Membros podem fixar valores-limite mais elevados para esse modelo de veículo com base em provas fornecidas pelo fabricante. Os Estados-Membros devem desse facto informar imediatamente a Comissão, que deve por sua vez informar os restantes Estados-membros.

▼ 96/96/CE

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
8.3. Supressão de interferências de rádio	
9. Controlos suplementares para veículos de transporte público	
9.1. Saída(s) de emergência (incluindo martelos para partir os vidros), sinais indicadores da(s) saída(s) de emergência	
9.2. Sistema de aquecimento	
9.3. Sistema de ventilação	
9.4. Disposição dos bancos	
9.5. Iluminação interior	
10. Identificação do veículo	10. Identificação do veículo
10.1. Chapas de matrícula	10.1. Chapas de matrícula
10.2. Número do quadro	10.2. Número do quadro



ANEXO III

Parte A

Directiva revogada com a lista das sucessivas alterações (referidas no artigo 10.º)

Directiva 96/96/CE do Conselho
(JO L 46 de 17.2.1997, p. 1)

Directiva 1999/52/CE da Comissão
(JO L 142 de 5.6.1999, p. 26)

Directiva 2001/9/CE da Comissão
(JO L 48 de 17.2.2001, p. 18)

Directiva 2001/11/CE da Comissão
(JO L 48 de 17.2.2001, p. 20)

Directiva 2003/27/CE da Comissão
(JO L 90 de 8.4.2003, p. 41)

Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 284 de 31.10.2003, p. 1)

Somente a remissão no
ponto 68 do Anexo III

Parte B

Lista dos prazos de transposição para o direito nacional (referidos no artigo 10.º)

Directivas	Prazo de transposição
96/96/CE	9 de Março de 1998
1999/52/CE	30 de Setembro de 2000
2001/9/CE	9 de Março de 2002
2001/11/CE	9 de Março de 2003
2003/27/CE	1 de Janeiro de 2004

ANEXO IV

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 96/96/CE	Presente Directiva
Artigos 1° - 4°	Artigos 1° - 4°
Artigo 5°, frase introdutória	Artigo 5°, frase introdutória
Artigo 5°, primeiro ao sétimo travessão	Artigo 5°, alíneas a) a g)
Artigo 6°	-
Artigo 7°, n.º 1	Artigo 6°, n.º 1
Artigo 7°, n.º 2	Artigo 6°, n.º 2, primeiro parágrafo
-	Artigo 6°, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 8°, n.º 1	Artigo 7°, n.º 1
Artigo 8°, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 7°, n.º 2
Artigo 8°, n.º 2, segundo parágrafo	-
Artigo 8°, n.º 3	-
Artigo 9°, n.º 1	-
Artigo 9, n° 2	Artigos 8°
Artigo 10°	-
Artigo 11°, n° 1	-
Artigo 11°, n° 2	Artigo 9°
Artigo 11°, n° 3	-
-	Artigo 10°
Artigo 12°	Artigo 11°
Artigo 13°	Artigo 12°

Anexo I - II
Anexo III - IV
-
-

Anexo I - II
-
Anexo III
Anexo IV
