

DIRETIVA 2014/47/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 3 de abril de 2014****relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011 intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão estabeleceu um objetivo de segurança rodoviária total através do qual a União deveria aproximar-se das «zero mortes» em acidentes de viação no horizonte de 2050. Tendo em vista a realização desse objetivo, espera-se que as tecnologias automóveis deem um importante contributo para melhorar o registo de segurança do transporte rodoviário.
- (2) Na sua Comunicação intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs, para o horizonte de 2020, a redução do número de mortes em acidentes de viação na União para metade das registadas em 2010. Para se alcançar este objetivo, a Comissão definiu sete objetivos estratégicos e identificou ações para o reforço da segurança dos veículos, uma estratégia para a redução do número de feridos e medidas para o reforço da proteção dos utentes vulneráveis da via pública, em particular os motociclistas.
- (3) A inspeção técnica automóvel faz parte de um regime mais vasto concebido para assegurar que os veículos em circulação se mantenham em condições aceitáveis, do ponto de vista da segurança e da proteção do ambiente. Esse regime deverá compreender a inspeção técnica periódica dos veículos e a inspeção técnica na estrada dos veículos utilizados no transporte rodoviário comercial, bem como um procedimento de matrícula que permita suspender a autorização de circulação rodoviária de um veículo caso esse veículo constitua um perigo iminente para a segurança rodoviária. A inspeção periódica deverá constituir o instrumento principal para garantir a aptidão para a circulação rodoviária. As inspeções na estrada dos veículos comerciais deverão constituir meros complementos das inspeções periódicas.
- (4) A União adotou um conjunto de normas e requisitos técnicos no domínio da segurança dos veículos e das características ambientais. É necessário assegurar, mediante um regime de inspeções técnicas na estrada não anunciadas, que os veículos continuam em boas condições de circulação.
- (5) As inspeções técnicas na estrada são um elemento crucial para que os veículos comerciais conservem durante toda a sua vida útil um alto nível de aptidão para circular. Estas inspeções contribuem não só para a segurança rodoviária e a redução das emissões dos veículos, mas também para prevenir a concorrência desleal no transporte rodoviário que resultaria de um nível de inspeção diferente de Estado-Membro para Estado-Membro.

⁽¹⁾ JO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de março de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 24 de março de 2014.

- (6) O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ criou o Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR). O REETR permite a interligação dos registos eletrónicos nacionais de empresas de transporte em toda a União, em conformidade com a regulamentação da União em matéria de proteção de dados pessoais. A utilização deste sistema, explorado pela autoridade competente de cada Estado-Membro, facilita a cooperação entre os diferentes Estados-Membros.
- (7) A presente diretiva deverá aplicar-se a determinados veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h pertencentes às categorias definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. Os Estados-Membros deverão, contudo, ter a liberdade de efetuar inspeções técnicas a veículos não abrangidos pela diretiva ou controlar outros elementos do transporte rodoviário, em particular os períodos de condução e de descanso ou o transporte de mercadorias perigosas.
- (8) Os tratores de rodas com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h são cada vez mais utilizados, em substituição dos veículos pesados de mercadorias, no transporte local ou para o transporte rodoviário comercial de mercadorias. Como o seu potencial de risco é comparável ao dos veículos pesados de mercadorias, os veículos desta categoria que sejam utilizados principalmente na via pública deverão estar sujeitos ao mesmo tratamento que os veículos pesados de mercadorias no que respeita às inspeções técnicas na estrada.
- (9) Os relatórios sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ mostram claramente a importância das inspeções técnicas na estrada. No período 2009-2010, em toda a União, o número de veículos submetidos a esta inspeção e cujo estado obrigou à sua imobilização foi superior a 350 000. Os relatórios revelam também disparidades significativas nos resultados das inspeções efetuadas nos diferentes Estados-Membros. No período 2009-2010, a taxa de deteção de determinadas deficiências variava entre 2,1 % da totalidade de veículos inspecionados num Estado-Membro e 48,3 % noutro. A diferença no número de inspeções técnicas na estrada efetuadas pelos vários Estados-Membros é também significativa. Para se chegar a um maior equilíbrio, os Estados-Membros deverão comprometer-se a efetuar um número adequado de inspeções, proporcionado em relação ao número de veículos comerciais matriculados e/ou explorados no respetivo território.
- (10) As furgonetas, como, por exemplo, os veículos da categoria N₁, e os seus reboques não estão sujeitos aos mesmos requisitos de segurança rodoviária a nível da União que os veículos pesados, nomeadamente normas relativas ao tempo de condução, à formação dos condutores profissionais ou à instalação de limitadores de velocidade. Embora os veículos da categoria N₁ não sejam abrangidos pelo âmbito da presente diretiva, os Estados-Membros deverão tomá-los em consideração nas suas estratégias gerais de segurança rodoviária e de inspeção na estrada.
- (11) A fim de evitar custos e encargos administrativos desnecessários e de tornar as inspeções mais eficazes, as autoridades nacionais competentes deverão poder decidir dar prioridade aos veículos das empresas que não respeitam as normas de segurança e as normas ambientais, premiando em contrapartida, com menos inspeções, os veículos explorados por empresas responsáveis e atentas à segurança, conservados em bom estado. A seleção dos veículos para inspeção na estrada baseada no perfil de risco dos seus operadores poderá revelar-se uma ferramenta útil para efeitos da realização de controlos mais rigorosos e mais frequentes dos operadores com um perfil de risco mais elevado.
- (12) As inspeções na estrada deverão basear-se num sistema de classificação por níveis de risco. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 exige que os Estados-Membros alarguem o sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ no que se refere à execução das regras aplicáveis em matéria de períodos de condução e de repouso de modo a abranger outros domínios especificados

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade (JO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

⁽⁴⁾ Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

relacionados com o transporte rodoviário, incluindo a inspeção dos veículos comerciais. Por conseguinte, as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências constatadas nos veículos deverão ser introduzidas no sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE. Os Estados-Membros deverão poder decidir sobre as disposições técnicas e administrativas adequadas aplicáveis ao funcionamento dos sistemas de classificação por níveis de risco. A eficácia e a harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco em toda a União deverão ser objeto de uma análise mais aprofundada.

- (13) O titular do certificado de matrícula e, se for o caso, o operador do veículo deverão ser responsáveis por manter o veículo em condições de circulação.
- (14) Na realização da inspeção técnica na estrada, os inspetores deverão atuar com independência, e a sua apreciação não deverá ser afetada por conflitos de interesse, nomeadamente de natureza económica ou pessoal, em particular no tocante ao condutor, ao operador ou ao titular do certificado de matrícula, suscetíveis de ter influência na imparcialidade e objetividade da sua decisão. Por conseguinte, não deverá haver uma relação direta entre a remuneração dos inspetores e os resultados das inspeções técnicas na estrada. Tal não deverá impedir os Estados-Membros de autorizarem entidades privadas a efetuar inspeções técnicas mais minuciosas na estrada e reparações de veículos, inclusive no que respeita ao mesmo veículo.
- (15) As inspeções técnicas na estrada deverão consistir numa inspeção inicial, seguida, se necessário, de outra mais minuciosa. Em ambos os casos, a inspeção deverá incidir sobre as partes e os sistemas relevantes do veículo. No interesse da harmonização das inspeções minuciosas a nível da União, deverão ser introduzidos, para cada item a inspecionar, métodos de inspeção recomendados e exemplos de deficiências e respetiva tipificação por grau de gravidade.
- (16) A imobilização da carga é crucial para a segurança rodoviária. A carga deverá, por conseguinte, ser imobilizada de forma a aguentar as acelerações que ocorram durante a utilização do veículo na estrada. Para efeitos práticos, as forças mássicas resultantes dessas acelerações deverão ser utilizadas como valores limite com base nas normas europeias. O pessoal envolvido nos controlos da adequação da imobilização da carga deverá ser devidamente formado.
- (17) Todas as partes envolvidas no processo logístico, incluindo os embaladores, os carregadores, as empresas de transporte, os operadores e os condutores, têm um papel a desempenhar na garantia de que a carga seja devidamente embalada e carregada num veículo adequado.
- (18) Os relatórios das inspeções na estrada têm formato eletrónico em vários Estados-Membros. Se for esse o caso, deverá ser fornecida uma cópia ao condutor. Os dados e informações obtidos nas inspeções técnicas na estrada deverão ser transferidos para uma base de dados comum do Estado-Membro em causa, para que possam ser facilmente tratados e a informação relevante possa ser transferida sem encargos administrativos suplementares.
- (19) A fim de reduzir os encargos administrativos para as autoridades de inspeção, os relatórios das inspeções técnicas iniciais na estrada, incluindo aos veículos matriculados em países terceiros, deverão apenas cobrir informações essenciais que registem a realização do controlo a um dado veículo e o resultado desse controlo. Só é necessário um relatório pormenorizado quando for efetuada uma inspeção minuciosa após uma inspeção inicial.
- (20) A Comissão deve examinar a possibilidade de combinar o modelo de relatório constante do anexo IV da presente diretiva com outros relatórios.
- (21) O recurso a unidades móveis de inspeção reduz as demoras e os custos para os operadores, uma vez que permite efetuar inspeções minuciosas diretamente na estrada. Essas inspeções minuciosas poderão igualmente ser efetuadas nos centros de inspeção e instalações designadas para efeitos de inspeção técnica na estrada mais executáveis.

- (22) O pessoal encarregado de realizar inspeções técnicas na estrada deverá ser devidamente formado e qualificado, nomeadamente para efetuar inspeções visuais de forma eficiente. Os inspetores encarregados de efetuar inspeções técnicas minuciosas na estrada deverão, pelo menos, ter as mesmas competências e satisfazer os mesmos requisitos que os inspetores que efetuam as inspeções previstas na Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. Os Estados-Membros deverão dispor que os inspetores que efetuem inspeções em instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou que recorram a unidades móveis de inspeção satisfaçam estes requisitos ou requisitos equivalentes aprovados pela autoridade competente.
- (23) A fim de reduzir os custos resultantes da utilização de equipamento técnico no âmbito de uma inspeção minuciosa na estrada, os Estados-Membros deverão poder exigir um pagamento caso sejam detetadas deficiências. O montante desse pagamento deverá ser razoável e proporcionado.
- (24) A cooperação e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros são essenciais para uma maior harmonização do sistema de inspeções técnicas na estrada em toda a União. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, cooperar mais estreitamente, inclusive nas ações no terreno, sempre que possível. A cooperação deverá compreender a organização periódica de ações concertadas de inspeção técnica na estrada.
- (25) Com vista ao intercâmbio eficiente de informações entre os Estados-Membros, deverá haver em cada um deles um ponto de contacto com as outras autoridades competentes interessadas. Esse ponto de contacto deverá também compilar os dados estatísticos de interesse. Os Estados-Membros deverão, além disso, aplicar no seu território uma estratégia coerente de repressão do incumprimento, e deverão poder designar um organismo de coordenação para o efeito. Em cada Estado-Membro, as autoridades competentes deverão definir procedimentos para efeitos da definição dos prazos a respeitar e da natureza das informações a comunicar.
- (26) Na designação dos pontos de contacto, deverão ser respeitadas as disposições constitucionais e o nível de competências delas decorrente.
- (27) Para que o regime de inspeção técnica na estrada existente na União possa ser monitorizado, os Estados-Membros deverão comunicar à Comissão, antes de 31 de março de 2012 e, daí em diante, de dois em dois anos antes de 31 de março, os resultados das inspeções técnicas na estrada. A Comissão deverá transmitir os dados recolhidos ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (28) A fim de minimizar o tempo perdido pelas empresas e pelos condutores e de aumentar a eficiência global das inspeções na estrada, deve ser incentivada a realização de inspeções técnicas na estrada, a par com inspeções de verificação do cumprimento da legislação social no domínio do transporte rodoviário, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, a Diretiva 2006/22/CE e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho ⁽³⁾.
- (29) Os Estados-Membros deverão estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração da presente diretiva e garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias. Os Estados-Membros deverão, em particular, incluir medidas apropriadas para dar resposta aos casos em que o condutor, ou o operador, não coopere com o inspetor ou para os casos de utilização não autorizada de um veículo que apresente deficiências perigosas.
- (30) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (ver página 51 do presente Jornal Oficial).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (31) A Comissão não deverá adotar atos de execução relativos aos processos de notificação dos veículos que apresentam deficiências importantes ou perigosas aos pontos de contacto do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado, bem como ao formato em que devem ser comunicadas à Comissão as informações recolhidas pelos Estados-Membros no tocante aos veículos inspecionados, caso o Comité instituído nos termos da presente diretiva não emita um parecer sobre o projeto de ato de execução apresentado pela Comissão.
- (32) A fim de atualizar o artigo 2.º, n.º 1, e o anexo V, ponto 6, sem afetar o âmbito de aplicação da presente diretiva, atualizar o anexo II, ponto 2, no que diz respeito aos métodos adaptar o anexo II, ponto 2 no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, designadamente a nível de peritos. A Comissão, quando preparar e elaborar atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada, dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (33) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, o aumento da segurança rodoviária mediante o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de regras harmonizadas para as inspeções técnicas na estrada a veículos em circulação na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão ou ao efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para se alcançar aquele objetivo.
- (34) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, conforme estabelecido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (35) A presente diretiva desenvolve o atual regime de inspeções técnicas na estrada, atualiza os requisitos técnicos estabelecidos na Diretiva 2000/30/CE e incorpora as regras constantes da Recomendação 2010/379/UE da Comissão ⁽¹⁾. Por conseguinte, a Diretiva 2000/30/CE deverá ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

A fim de aumentar a segurança rodoviária e de melhorar o ambiente, a presente diretiva estabelece os requisitos mínimos para o regime de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação no território dos Estados-Membros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se aos veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, definidas na Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e na Diretiva 2007/46/CE:

- a) Veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com mais de oito lugares sentados, além do lugar sentado do condutor – categorias M₂ e M₃;

⁽¹⁾ Recomendação 2010/379/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, relativa à avaliação do risco de deficiências detetadas durante a inspeção técnica na estrada (de veículos comerciais) em conformidade com a Diretiva 2000/30/CE (JO L 173 de 8.7.2010, p. 97).

⁽²⁾ Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE (JO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

- b) Veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias N₂ e N₃;
- c) Reboques e semirreboques concebidos e fabricados para o transporte de mercadorias ou pessoas, e para acomodar pessoas com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias O₃ e O₄;
- d) Tratores de rodas da categoria T5, utilizados principalmente na via pública para o transporte rodoviário de mercadorias, com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

2. A presente diretiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efetuarem inspeções técnicas na estrada a veículos não abrangidos pelas suas disposições, tais como veículos comerciais ligeiros da categoria NI com massa máxima não superior a 3,5 toneladas, e de controlarem outros elementos do transporte e da segurança rodoviários ou efetuarem inspeções fora da via pública. Nada na presente diretiva impede um Estado-Membro de limitar a utilização de um determinado tipo de veículo a certas partes da sua rede rodoviária por razões de segurança rodoviária.

Artigo 3.º

Definições

Exclusivamente para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Veículo», um veículo a motor que não circula sobre carris, e o seu reboque;
- 2) «Veículo a motor», um veículo de rodas, provido de um motor de propulsão, que se move pelos próprios meios e tem uma velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;
- 3) «Reboque», um veículo de rodas sem propulsão própria, projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;
- 4) «Semirreboque», um reboque concebido para ser acoplado a um veículo a motor de tal modo que parte dele assenta no veículo a motor e que parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo a motor;
- 5) «Carga», todas as mercadorias normalmente colocadas num veículo, ou sobre a parte do veículo concebida para transportar uma carga, não fixadas de forma permanente ao veículo, incluindo os objetos colocados sobre o veículo no interior de porta-cargas tais como grades, caixas móveis ou contentores;
- 6) «Veículo comercial», um veículo a motor e o seu reboque ou semirreboque, utilizados principalmente para o transporte de mercadorias ou de passageiros para fins comerciais, tais como o transporte por conta de outrem ou por conta própria, ou para outros fins profissionais;
- 7) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro;
- 8) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;
- 9) «Empresa», uma empresa tal como definida no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009;
- 10) «Inspeção técnica na estrada», uma inspeção técnica inopinada de um veículo comercial destinada a verificar a aptidão do veículo a circular realizada pelas autoridades competentes de um Estado-Membro ou sob a sua supervisão direta;

- 11) «Via pública», uma via de utilidade pública geral, tal como uma estrada local, regional ou nacional, uma via rápida ou uma autoestrada;
- 12) «Inspeção técnica», inspeção técnica nos termos do artigo 3.º, ponto 9, da Diretiva 2014/45/UE;
- 13) «Certificado de inspeção técnica», um relatório de inspeção técnica emitido pela autoridade competente ou por um centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;
- 14) «Autoridade competente», uma autoridade ou um organismo público ao qual o Estado-Membro atribua a responsabilidade por administrar o regime de inspeções técnicas na estrada, incluindo, se for caso disso, a execução dessas inspeções;
- 15) «Inspetor», uma pessoa autorizada por um Estado-Membro ou pela sua autoridade competente a efetuar inspeções técnicas iniciais e/ou minuciosas na estrada;
- 16) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica na estrada;
- 17) «Inspeção concertada na estrada», uma inspeção técnica na estrada realizada conjuntamente pelas autoridades competentes de dois ou mais Estados-Membros.
- 18) «Operador», uma pessoa singular ou coletiva que opera um veículo como seu proprietário, ou está autorizada a fazê-lo pelo proprietário;
- 19) «Unidade móvel de inspeção», um sistema móvel de equipamento de inspeção necessário para realizar inspeções técnicas minuciosas na estrada, dotado de inspetores competentes para realizarem essas inspeções;
- 20) «Instalação designada para efeitos de inspeção na estrada», um local destinado à realização de inspeções técnicas iniciais e/ou minuciosas na estrada, que pode também estar dotado de um equipamento de inspeção permanente.

CAPÍTULO II

REGIME DE INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA E OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Regime de inspeção na estrada

O regime de inspeção técnica na estrada compreende as inspeções técnicas iniciais na estrada previstas no artigo 10.º, n.º 1, e as inspeções técnicas minuciosas na estrada previstas no artigo 10.º, n.º 2.

Artigo 5.º

Percentagem de veículos a inspecionar

1. Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, ponto 1, alíneas a), b) e c), o número total de inspeções técnicas iniciais na estrada na União deve corresponder, por ano civil, a pelo menos 5 % do número total desses veículos matriculados nos Estados-Membros.
2. Os Estados-Membros devem envidar esforços para realizar um número adequado de inspeções técnicas iniciais na estrada, proporcional ao número total desses veículos matriculados no seu território.
3. As informações sobre os veículos inspecionados devem ser comunicadas à Comissão nos termos do artigo 20.º, n.º 1.

Artigo 6.º

Sistema de classificação por níveis de risco

Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), os Estados-Membros devem assegurar que as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências descritas no Anexo II e, se aplicável, no Anexo III, constatadas nos veículos operados por cada empresa, sejam introduzidas no sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE. Para a atribuição de um perfil de risco a uma empresa, os Estados-Membros podem utilizar os critérios enumerados no Anexo I. Essas informações devem ser utilizadas para controlar com maior rigor e maior frequência as empresas com uma classificação de risco elevado. O sistema deve ser administrado pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

Para efeitos da aplicação do primeiro parágrafo, os Estados-Membros de matrícula utilizam as informações recebidas de outros Estados-Membros nos termos do artigo 18.º, n.º 1.

Os Estados-Membros podem permitir inspeções adicionais numa base voluntária. As informações sobre o cumprimento das disposições operacionais decorrentes das inspeções voluntárias podem ser tidas em conta para melhorar o perfil de risco das empresas.

Artigo 7.º

Responsabilidades

1. Os Estados-Membros devem exigir que o certificado correspondente à inspeção técnica periódica mais recente, uma cópia do certificado ou, se este for eletrónico, uma versão impressa autenticada ou o original impresso do certificado, e o relatório da inspeção técnica na estrada mais recente, sejam conservados a bordo do veículo, caso estejam disponíveis. Os Estados-Membros podem autorizar que as suas autoridades aceitem comprovativos eletrónicos dessas inspeções, caso essas informações estejam acessíveis.
2. Os Estados-Membros devem exigir que as empresas e os condutores um veículo submetido a uma inspeção técnica na estrada cooperem com os inspetores, facultando-lhes acesso ao veículo, às suas peças e a toda a documentação pertinente para efeitos de inspeção.
3. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam definidas as responsabilidades das empresas no que se refere à manutenção dos seus veículos em condições de segurança e aptos a circular, sem prejuízo das responsabilidades dos condutores dos veículos.

Artigo 8.º

Inspetores

1. Ao selecionarem um veículo para inspeção técnica na estrada e ao efetuarem a sua inspeção, os inspetores devem abster-se de qualquer discriminação em função da nacionalidade do condutor ou do país em que o veículo está matriculado ou foi posto em circulação.
2. Ao efetuarem uma inspeção técnica na estrada, os inspetores devem estar livres de conflitos de interesses suscetíveis de influenciar a imparcialidade e a objetividade das suas decisões.
3. A remuneração dos inspetores não deve estar diretamente relacionada com o resultado das inspeções técnicas iniciais ou minuciosas na estrada.
4. As inspeções técnicas minuciosas na estrada devem ser efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação previstos no artigo 13.º e no Anexo IV da Diretiva 2014/45/UE. Os Estados-Membros podem dispor que os inspetores que efetuem inspeções em instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou que recorram a unidades móveis de inspeção satisfaçam esses requisitos ou requisitos equivalentes aprovados pela autoridade competente.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO

*Artigo 9.º***Seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada**

Ao selecionarem os veículos para inspeção técnica inicial na estrada, os inspetores podem dar prioridade aos veículos explorados por empresas classificadas no perfil de risco elevado, conforme previsto na Diretiva 2006/22/CE. Os veículos também podem ser selecionados de forma aleatória, ou caso se suspeite que representam um risco para a segurança rodoviária ou para o ambiente.

*Artigo 10.º***Objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos selecionados nos termos do artigo 9.º sejam submetidos a uma inspeção técnica inicial na estrada.

Na inspeção técnica inicial na estrada de um veículo, o inspetor:

- a) Deve verificar, se existirem, o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção técnica na estrada, conservados a bordo nos termos do artigo 7.º, n.º 1, ou os comprovativos eletrónicos desses documentos;
- b) Deve avaliar visualmente o estado técnico do veículo;
- c) Pode efetuar uma avaliação visual das condições de imobilização da carga do veículo, nos termos do artigo 13.º;
- d) Pode efetuar controlos técnicos por qualquer método considerado adequado. Esses controlos técnicos podem ser efetuados para fundamentar uma decisão de submeter o veículo a uma inspeção técnica minuciosa na estrada ou de requerer que as deficiências sejam corrigidas sem demora nos termos do artigo 14.º, n.º 1.

O inspetor deve verificar se as eventuais deficiências indicadas no relatório de inspeção técnica na estrada anterior foram corrigidas.

2. O inspetor deve decidir, com base nos resultados da inspeção inicial, se o veículo ou o seu reboque devem ser submetidos a uma inspeção minuciosa na estrada.

3. A inspeção técnica minuciosa na estrada deve abranger os itens enumerados no anexo II considerados necessários e relevantes, tendo nomeadamente em conta a segurança dos travões, dos pneus, das rodas e do quadro, bem como o nível sonoro, e os métodos recomendados para a inspeção desses itens.

4. Se o certificado de inspeção técnica, ou o relatório de inspeção na estrada, indicar que um dos itens enumerados no anexo II foi inspecionado nos três últimos meses, o inspetor deve abster-se de o inspecionar, exceto se uma deficiência óbvia o justificar.

*Artigo 11.º***Instalações de inspeção**

1. As inspeções técnicas minuciosas na estrada devem ser efetuadas recorrendo a uma unidade móvel de inspeção, a instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou a um centro de inspeção na aceção da Diretiva 2014/45/UE.

2. Caso estas inspeções minuciosas tenham de ser efetuadas num centro de inspeção ou numa instalação designada para efeitos de inspeção na estrada, devem ser realizadas o mais rapidamente possível num dos centros ou instalações mais próximos.

3. As unidades móveis de inspeção e as instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada devem dispor de equipamento apropriado para realizar as inspeções técnicas minuciosas na estrada, incluindo o equipamento necessário para avaliar o estado e a eficiência dos travões, da direção, da suspensão e o nível de ruído do veículo, na medida do necessário. Caso as unidades móveis de inspeção ou as instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada não disponham do equipamento necessário para verificar um item indicado na inspeção inicial, o veículo deve ser encaminhado para um centro ou uma instalação de controlo onde possa ser efetuada uma inspeção minuciosa desse item.

Artigo 12.º

Avaliação das deficiências

1. O Anexo II prevê, para cada item a inspecionar, uma lista de deficiências possíveis e o seu nível de gravidade, a utilizar nas inspeções técnicas na estrada.

2. As deficiências identificadas durante as inspeções técnicas na estrada dos veículos são classificadas num dos grupos seguintes:

- a) Deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente, e outras anomalias menores;
- b) Deficiências importantes, suscetíveis de prejudicar a segurança do veículo ou de ter impacto no ambiente ou de pôr em risco outros utentes da via pública, e outras anomalias mais importantes;
- c) Deficiências perigosas, com um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto no ambiente.

3. Um veículo que apresente deficiências pertencentes a um ou mais dos grupos de deficiências previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves. Um veículo que apresente várias deficiências nos mesmos pontos inspecionados, definidos no âmbito da inspeção a que se refere o Anexo II, ponto 1, pode ser classificado no grupo de deficiências imediatamente superior caso se considere que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 13.º

Inspeção das condições de imobilização da carga

1. Durante uma inspeção na estrada, o veículo pode ser submetido a uma inspeção da imobilização da sua carga, conforme previsto no anexo III, a fim de garantir que a carga esteja imobilizada de modo a não interferir com a condução em condições de segurança ou pôr em perigo a vida, a saúde, bens ou o ambiente. Podem ser realizados controlos para verificar que, em qualquer situação de utilização do veículo, incluindo situações de emergência ou arranques em subidas:

— a posição das diversas cargas só pode sofrer alterações mínimas, tanto no que respeita à posição relativa das cargas entre si como à posição das cargas em relação aos taipais ou outras superfícies do veículo, e

— as cargas não podem sair do espaço de carga ou deslocar-se para fora da superfície de carga.

2. Sem prejuízo dos requisitos aplicáveis ao transporte de determinadas categorias de mercadorias, tais como as abrangidas pelo Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR) ⁽¹⁾, a imobilização da carga e a inspeção da imobilização da carga podem ser efetuadas em conformidade com os princípios e, se for caso disso, as normas estabelecidos no Anexo III, Secção I. Pode ser utilizada a versão mais recente das normas estabelecidas no Anexo III, Secção I, ponto 5.

⁽¹⁾ Transposto pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2012/45/UE da Comissão (JO L 332 de 4.12.2012, p. 18).

3. As disposições a que se refere o artigo 14.º podem ser igualmente aplicáveis em caso de deficiência importante ou perigosa da imobilização da carga.

4. Os Estados-Membros velam por que o pessoal envolvido nos controlos da imobilização da carga seja devidamente formado para o efeito.

Artigo 14.º

Disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem prever que toda e qualquer deficiência importante ou perigosa constatada numa inspeção inicial ou minuciosa deve ser corrigida antes de o veículo voltar a ser utilizado na via pública.

2. Se o veículo estiver matriculado no Estado-Membro em que foi objeto da inspeção técnica na estrada, o inspetor pode decidir submetê-lo a inspeção técnica completa num prazo especificado. Se o veículo estiver matriculado noutro Estado-Membro, a autoridade competente pode solicitar à autoridade competente desse outro Estado-Membro, através dos pontos de contacto a que se refere o artigo 17.º, que submeta o veículo a nova inspeção técnica pelo procedimento previsto no artigo 18.º, n.º 2. Sempre que se constatem, num veículo matriculado fora da União, deficiências importantes ou perigosas, os Estados-Membros podem decidir informar do facto a autoridade competente do país em que o veículo foi matriculado.

3. Em caso de deficiência que exija uma correção rápida ou imediata devido a um risco direto e imediato para a segurança rodoviária, o Estado-Membro ou a autoridade competente em causa devem prever que a utilização desse veículo seja limitada ou proibida até que as deficiências em causa sejam corrigidas. Pode ser autorizada a utilização desse veículo a fim de o conduzir para uma das oficinas mais próximas em que possam ser corrigidas essas deficiências, desde que as deficiências perigosas em causa sejam atenuadas de forma a permitir essa deslocação e não haja risco imediato para a segurança dos ocupantes do veículo e outros utentes da via pública. Em caso de deficiências que não exijam uma correção imediata, o Estado-Membro ou a autoridade competente em causa podem decidir das condições e do prazo razoável durante o qual o veículo pode ser utilizado até à correção das deficiências.

Se as deficiências não puderem ser corrigidas de modo a que o veículo possa chegar à oficina, o veículo pode ser levado para um local disponível em que possa ser reparado.

Artigo 15.º

Taxa de inspeção

Caso sejam constatadas deficiências por ocasião de uma inspeção minuciosa, os Estados-Membros podem impor o pagamento de uma taxa razoável e proporcionada, que deve estar ligada ao custo da realização da inspeção.

Artigo 16.º

Relatório de inspeção e bases de dados das inspeções técnicas na estrada

1. Para cada inspeção técnica inicial na estrada efetuada, devem ser comunicadas à autoridade competente as seguintes informações:

a) País de matrícula do veículo;

b) Categoria do veículo;

c) Resultados da inspeção técnica inicial na estrada.

2. Concluída uma inspeção minuciosa, o inspetor deve redigir um relatório conforme previsto no anexo IV. Os Estados-Membros devem assegurar que seja fornecida ao condutor do veículo uma cópia do relatório de inspeção.

3. O inspetor deve comunicar à autoridade competente, num prazo razoável, os resultados das inspeções minuciosas que efetuou. A autoridade competente deve conservar essas informações, em conformidade com a legislação aplicável em matéria de proteção de dados, durante, pelo menos, 36 meses, a contar da data de receção.

CAPÍTULO IV

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES*Artigo 17.º***Designação dos pontos de contacto**

1. Cada Estado-Membro deve designar um ponto de contacto, o qual:
 - assegura a coordenação com os pontos de contacto designados pelos outros Estados-Membros, no que respeita às medidas tomadas em conformidade com o artigo 18.º;
 - transmite à Comissão os dados referidos no artigo 20.º,
 - assegura, se necessário, qualquer outro tipo de intercâmbio de informações e prestação de assistência aos pontos de contacto de outros Estados-Membros.
2. Cada Estado-Membro deve comunicar à Comissão, até 20 de maio de 2015, o nome e os dados de contacto do ponto de contacto nacional e informá-la sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão compila a lista de pontos de contacto e transmite-a aos Estados-Membros.

*Artigo 18.º***Cooperação entre os Estados-Membros**

1. Nos casos em que se constatem, num veículo não matriculado no Estado-Membro em que foi inspecionado, deficiências importantes ou perigosas ou deficiências que determinam a limitação ou proibição da utilização do veículo, o ponto de contacto desse Estado-Membro deve notificar os resultados da inspeção ao ponto de contacto do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado. Essa notificação deve conter os dados do relatório de inspeção na estrada previstos no Anexo IV e deve ser comunicada de preferência através do registo eletrónico nacional a que se refere o artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as normas de execução para o processo de notificação dos veículos que apresentam deficiências importantes ou perigosas ao ponto de contacto do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado.
2. Nos casos em que se constatem deficiências importantes ou perigosas num veículo, o ponto de contacto do Estado-Membro em que o veículo foi inspecionado pode requerer à autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado, através do ponto de contacto deste último, que tome as medidas apropriadas, designadamente submeter o veículo a nova inspeção técnica, conforme previsto no artigo 14.º.

*Artigo 19.º***Inspeção técnica concertada na estrada**

Numa base anual, os Estados-Membros devem organizar regularmente inspeções concertadas na estrada. Os Estados-Membros podem combinar essas inspeções com as previstas no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE.

*Artigo 20.º***Comunicação de informações à Comissão**

1. Antes de 31 de março de 2021 e, daí em diante, de dois em dois anos antes de 31 de março, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, e por meios eletrónicos, os dados recolhidos no biénio anterior relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender:
 - a) O número de veículos inspecionados;
 - b) As categorias a que pertencem os veículos inspecionados;
 - c) O país de matrícula de cada veículo inspecionado;

- d) Em caso de inspeções minuciosas, os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo IV, ponto 10.

O primeiro relatório a apresentar deve respeitar ao biénio que se inicia em 1 de janeiro de 2019.

2. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as normas de execução relativas ao formato eletrónico em que os dados a que se refere o n.º 1 devem ser comunicados. Até à adoção dessas regras, deve ser utilizado o modelo de relatório que figura no anexo V.

A Comissão transmite os dados recolhidos ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

CAPÍTULO V

ATOS DELEGADOS E ATOS DE EXECUÇÃO

Artigo 21.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 22.º, no que diz respeito a:

- atualizar o artigo 2.º, n.º 1, e o Anexo IV, ponto 6, conforme necessário para ter em conta as alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação referida naquele artigo, sem afetar o âmbito de aplicação da presente diretiva;
- atualizar o Anexo II, ponto 2, no que diz respeito aos métodos, caso passem a estar disponíveis métodos de inspeção mais eficientes e eficazes, sem alargar a lista de itens a controlar;
- adaptar o Anexo II, ponto 2, na sequência de uma avaliação positiva dos custos e benefícios no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências em caso de alteração dos requisitos obrigatórios relevantes para efeitos de homologação na legislação da União em matéria de segurança ou ambiente.

Artigo 22.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 21.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 19 de maio de 2014. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no artigo 21.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 21.º só entram em vigor se se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 23.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité da inspeção técnica automóvel a que se refere a Diretiva 2014/45/UE. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 24.º***Relatórios**

1. Até 20 de maio de 2016, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva. O relatório deve analisar, nomeadamente, o seu efeito no que se refere ao aumento da segurança rodoviária, bem como os custos e os benefícios da eventual inclusão das categorias N₁ e O₂ no âmbito de aplicação da presente diretiva.
2. Até 20 de maio de 2022, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, nomeadamente no que se refere à eficácia e à harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco, em especial na definição de um perfil de risco comparável entre as diferentes empresas. O relatório deve ser acompanhado de uma avaliação de impacto pormenorizada que analise os custos e os benefícios em toda a União. A avaliação de impacto deve ser disponibilizada ao Parlamento Europeu e ao Conselho pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa, se adequado, para incluir novas categorias no âmbito de aplicação da presente diretiva.

*Artigo 25.º***Sanções**

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto na presente diretiva e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

*Artigo 26.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 20 de maio de 2017, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2018.

No que diz respeito ao sistema de classificação por níveis de risco a que se refere o artigo 6.º da presente diretiva, os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2019.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nos domínios abrangidos pela presente diretiva.

Artigo 27.º

Revogação

A Diretiva 2000/30/CE é revogada com efeitos a partir de 20 de maio de 2018.

Artigo 28.º

Entrada em vigor

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

Artigo 29.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

D. KOURKOULAS

—

ANEXO I

ELEMENTOS DO SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO POR NÍVEL DE RISCO

O sistema de classificação por nível de risco visa possibilitar a seleção preferencial de veículos operados por empresas com historial insatisfatório ao nível da observância dos requisitos de manutenção e de aptidão para a circulação rodoviária. O sistema deve ter em conta os resultados das inspeções técnicas periódicas e das inspeções técnicas na estrada.

No âmbito do sistema, a classificação das empresas por nível de risco baseia-se nos seguintes parâmetros:

- Número de deficiências,
- Gravidade das deficiências,
- Número de inspeções técnicas na estrada ou de inspeções técnicas periódicas e voluntárias,
- Fator tempo.

1. Em função da sua gravidade, as deficiências são ponderadas com os seguintes fatores:

- Deficiência perigosa = 40
- Deficiência importante = 10
- Deficiência ligeira = 1

2. A evolução da situação das empresas ou veículos é traduzida pela ponderação dos resultados (deficiências) das inspeções mais recentes com um fator mais elevado do que o aplicado às inspeções mais antigas:

- Ano 1 = últimos 12 meses = fator 3
- Ano 2 = meses 13 a 24 = fator 2
- Ano 3 = meses 25 a 36 = fator 1.

Estes fatores só se aplicam no cálculo do nível de risco global.

3. Calculam-se os níveis de risco do seguinte modo:

a) Nível de risco global:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

em que:

RR = (RG) = nível de risco global,

D_{Yi} = número de deficiências no ano 1, 2 ou 3,

D_{Y1} = (#Dpe × 40) + (#Dim × 10) + (#Dli × 1) no ano 1,

#... = número de ...,

Dpe = deficiências perigosas,

Dim = deficiências importantes,

Dli = deficiências ligeiras,

V = verificações (inspeções técnicas na estrada ou inspeções técnicas periódicas e voluntárias) no ano 1, 2, 3

b) Nível de risco anual:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

em que:

AR = nível de risco anual,

#... = número de ...,

Dpe = deficiências perigosas,

Dim = deficiências importantes,

Dli = deficiências ligeiras,

V = Verificações (inspeções técnicas na estrada ou inspeções técnicas periódicas e voluntárias).

O nível de risco anual de uma empresa é utilizado para avaliar a evolução desta ao longo dos anos.

A classificação atribuída às empresas (veículos) com base no nível de risco global é efetuada de modo a obter a seguinte distribuição das empresas (veículos) em causa:

— < 30 % Risco baixo

— 30 %-80 % Risco médio

— > 80 % Risco elevado.

ANEXO II

ÂMBITO DA INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA

1. PONTOS A INSPECIONAR

- 0) Identificação do veículo
- 1) Equipamento de travagem
- 2) Direção
- 3) Visibilidade
- 4) Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico
- 5) Eixos, rodas, pneus e suspensão
- 6) Quadro e acessórios do quadro
- 7) Outros equipamentos
- 8) Nível sonoro
- 9) Inspeções complementares aos veículos de transporte de passageiros das categorias M₂ e M₃

2. REQUISITOS RELATIVOS À INSPEÇÃO

Os itens que só podem ser verificados com equipamento estão assinalados com E.

Os itens que só podem ser parcialmente verificados sem equipamento estão assinalados com +(E).

Se o método indicado de inspeção for «visual», além de observar os itens em causa, o inspetor deve, se adequado, manuseá-los, avaliar o ruído que geram ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado, sem recorrer à utilização de equipamentos.

As inspeções técnicas na estrada podem incidir nos itens enumerados no quadro 1, que inclui os métodos de inspeção recomendados que devem ser usados. Nada no presente anexo impede um inspetor de usar, se for caso disso, equipamento adicional como um mecanismo de elevação ou uma fossa.

As inspeções devem ser efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem recorrer a ferramentas para desmontar ou remover qualquer parte do veículo. As inspeções podem também incluir uma verificação para apurar se as peças e componentes desse veículo correspondem às características de segurança e ambientais exigidas que estavam em vigor aquando da homologação ou, se aplicável, aquando da retromontagem.

Caso, devido à conceção do veículo não seja possível aplicar os métodos de inspeção técnica previstos no presente Anexo, a inspeção deve ser efetuada de acordo com os métodos de inspeção aceites pelas autoridades competentes.

As «razões de reprovação» não se aplicam caso digam respeito a requisitos não previstos na legislação de homologação aplicável aquando da primeira matrícula ou da primeira entrada em circulação dos veículos em causa. Também não se aplicam a requisitos de retromontagem.

3. OBJETO E MÉTODOS DE INSPEÇÃO, AVALIAÇÃO DAS DEFICIÊNCIAS DOS VEÍCULOS

As inspeções técnicas devem abranger os itens considerados necessários e relevantes, tendo nomeadamente em conta a segurança dos travões, dos pneus, das rodas, do quadro e do nível sonoro, e os métodos recomendados no quadro abaixo.

Para os sistemas e componentes dos veículos sujeitos a inspeção técnica, a avaliação das deficiências deve ser efetuada de acordo com os critérios estabelecidos nesse quadro, caso a caso.

As deficiências que não constam do presente Anexo devem ser avaliadas de acordo com os riscos que representam para a segurança rodoviária.

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO					
0.1. Chapas de matrícula (se os requisitos o exigirem ¹⁾)	Inspeção visual	a) Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s) em risco de cair.		X	
		b) Inscrição inexistente ou ilegível.		X	
		c) Não conforme com os documentos ou registos do veículo.		X	
0.2. Número do quadro/de série de identificação do veículo	Inspeção visual	a) Inexistente ou não localizável		X	
		b) Incompleto, ilegível, obviamente falsificada ou que não corresponde aos documentos do veículo.		X	
		c) Documentos ilegíveis do veículo ou com imprecisões materiais.	X		
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM					
1.1. Estado mecânico e funcionamento					
1.1.1. Sistema de articulação do pedal/do manípulo dos travões de serviço	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Articulação demasiado apertada		X	
		b) Desgaste ou folga excessivos		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.2. Estado do pedal/do manípulo e curso do dispositivo de acionamento do travão	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente Não é possível travar a fundo ou travão bloqueado		X	X
		b) O comando do travão não se liberta corretamente Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		c) Elemento antiderrapante do pedal do travão inexistente, mal fixado ou gasto		X	
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão de ar atingir valores de funcionamento seguros e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para assegurar, pelo menos, quatro aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro) pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro)		X	X
		b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir valores de funcionamento seguros demasiado longo de acordo com os requisitos ¹		X	
		c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativa		X	
		d) Fuga de ar causadora de queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis		X	
		e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem Travagem de emergência ineficaz		X	X
1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa	Verificação do funcionamento	Manómetro ou indicador a funcionar mal ou defeituoso Pressão baixa indetetável	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	a) Comando fissurado, danificado ou com desgaste excessivo		X	
		b) Comando mal fixado na válvula ou válvula mal fixada		X	
		c) Ligações mal fixadas ou fugas no sistema		X	
		d) Funcionamento insatisfatório		X	
1.1.6. Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	a) Cremalheira não prende corretamente		X	
		b) Desgaste no veio da alavanca ou no mecanismo da cremalheira	X		
		Desgaste excessivo		X	
		c) Movimento excessivo da alavanca, indicativo de afinação incorreta		X	
		d) Acionador inexistente, danificado ou inoperacional		X	
e) Mau funcionamento, avisador indica avaria		X			
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		b) Perda excessiva de óleo do compressor	X		
		c) Válvula mal fixada ou mal montada		X	
		d) Perda ou fuga de óleo Se o funcionamento estiver afetado		X	X
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosa Se o funcionamento estiver afetado	X		X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou mal montada Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		c) Fugas excessivas Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		d) Funcionamento incorreto Funcionamento dos travões afetado		X	X
1.1.9. Depósito de pressão, acumulador de energia	Inspeção visual	a) Depósito ligeiramente danificado ou ligeiramente corroído Depósito fortemente danificado. Corroído ou com fugas.	X	X	
		b) Dispositivo de purga inoperacional		X	
		c) Depósito mal fixado ou incorretamente montado		X	
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz Se não funcionar		X	X
		b) Cilindro principal defeituoso, mas travões ainda a funcionar Cilindro principal defeituoso ou com fugas		X	X
		c) Cilindro principal mal fixado, mas travões ainda a funcionar Cilindro principal mal fixado		X	X
		d) Óleo dos travões insuficiente abaixo da marca MIN Óleo dos travões significativamente abaixo da marca MIN Nenhum óleo dos travões visível	X	X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		e) Tampão do depósito do cilindro principal inexistente	X		
		f) Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa	X		
		g) Mau funcionamento do dispositivo avisador do nível do óleo dos travões	X		
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		b) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos)		X	
		Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)			X
		c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas		X	
		Funcionamento dos travões afetado por bloqueio ou fuga iminente			X
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	d) Tubagens mal colocadas	X		
		Risco de danos		X	
		a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas	X		
		Tubagens danificadas ou esfoladas		X	
		c) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos)		X	
Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)			X		
d) Dilatação excessiva das tubagens sob pressão		X			
Reforço têxtil afetado				X	
e) Tubagens com porosidade			X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	a) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo atingida)		X	
		Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo não visível)			X
		b) Cinta ou calço atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.)		X	
		Eficácia da travagem afetada			X
		c) Cinta ou calço inexistente ou mal montado			X
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	a) Tambor ou disco desgastado		X	
		Tambor ou disco excessivamente riscado, fendido, mal fixado ou fraturado			X
		b) Tambor ou disco atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.)		X	
		Eficácia da travagem gravemente afetada			X
		c) Tambor ou disco inexistente			X
		d) Chapa de apoio mal fixada		X	
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Cabo danificado ou com nós.		X	
		Eficácia da travagem afetada			X
		b) Componentes com corrosão ou desgaste excessivo		X	
		Eficácia da travagem afetada.			X
		c) Cabo, tirante ou junta mal fixado		X	
		d) Guia de cabos defeituosa		X	
		e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	
1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Atuador fissurado ou danificado Eficácia da travagem afetada.		X	X
		b) Atuador com fugas Eficácia da travagem afetada.		X	X
		c) Atuador mal fixado ou mal montado Eficácia da travagem afetada.		X	X
		d) Atuador excessivamente corroído Fissuração provável		X	X
		e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma Eficácia da travagem afetada (inexistência de curso de reserva)		X	X
		f) Tampa de proteção contra o pó danificada Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Articulação defeituosa		X	
		b) Articulação mal afinada		X	
		c) Válvula gripada ou inoperacional (ABS a funcionar) Válvula gripada ou inoperacional		X	X
		d) Válvula inexistente (se exigida)			X
		e) Placa sinalética inexistente	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos ¹	X		
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual	a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta		X	
		b) Ajustador defeituoso		X	
		c) Instalação ou substituição incorreta		X	
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	Inspeção visual	a) Conexões ou montagens mal fixadas Se o funcionamento estiver afetado	X		X
		b) Sistema claramente defeituoso ou inexistente		X	
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	Travão do reboque não atua automaticamente ao desligar-se a conexão			X
1.1.21. Sistema de travagem completo	Inspeção visual	a) Outros dispositivos do sistema (por exemplo bomba de líquido anticongelante, secador de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de um modo que afeta negativamente o sistema de travagem Eficácia da travagem afetada.		X	X
		b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante Funcionalidade do sistema afetada	X		X
		c) Componentes mal fixados ou mal montados		X	
		d) Alteração inadequada de componentes ³ Eficácia da travagem afetada.		X	X
1.1.22. Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	Inexistente		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento	Eficiência insuficiente		X	
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço					
1.2.1. Comportamento funcional (E)	Durante um ensaio com frenómetro, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo	a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas		X	
		Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas			X
		b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta)		X	
		Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais)			X
		c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
		d) Tempo de resposta anormal na travagem de qualquer roda		X	
1.2.2. Eficiência (E)	Ensaio com frenómetro ou, se não for possível por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo (1)	Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte (2):		X	
		Categorias M ₁ , M ₂ e M ₃ : 50 % (3)			
		Categoria N ₁ : 45 %			
		Categorias N ₂ e N ₃ : 43 % (4)			
		Categorias O ₃ e O ₄ : 40 % (5)			
		Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)					
1.3.1. Comportamento funcional (E)	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.1.	a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas		X	X
		b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado noutra roda do mesmo eixo (no caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais)		X	X
		c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
1.3.2. Eficiência (E)	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	Esforço de travagem inferior a 50 % ⁽⁶⁾ do comportamento funcional dos travões de serviço definido no ponto 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada. Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados, relativamente à massa do veículo durante o ensaio.		X	X
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento					
1.4.1. Comportamento funcional (E)	Aplicar o travão durante uma inspeção num frenómetro.	Travão inativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem indicados no ponto 1.4.2., relativamente à massa do veículo durante a inspeção		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.4.2. Eficiência (E)	Ensaio com frenómetro. Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo.	<p>Não se observa, para todos os veículos, uma relação de travagem de, pelo menos, 16 %, relativamente à massa máxima autorizada, ou, para os veículos a motor, uma relação de travagem de, pelo menos, 12 %, relativamente à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor que for mais elevado</p> <p>Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados, relativamente à massa do veículo durante o ensaio.</p>		X	X
1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	Inspeção visual e, se possível, ensaio de verificação do funcionamento do sistema	a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape)		X	
		b) Sistema não funciona		X	
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema		X	
		c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificadas		X	
		d) Cablagens danificadas		X	
		e) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.7 Sistema de travagem eletrónico (EBS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema		X	
		c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		d) Conector entre o veículo trator e o reboque é incompatível ou está em falta.			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.8. Óleo dos travões	Inspeção visual	Óleo dos travões contaminado ou sedimentado Risco iminente de falha		X	X
2. DIREÇÃO					
2.1. Estado mecânico					
2.1.1. Estado da direção	Inspeção visual do funcionamento da direção girando o volante	a) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas. Funcionamento afetado.		X	X
		b) Desgaste excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		c) Movimento excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado.		X	X
		d) Com fugas Formação de pingos		X	X
2.1.2. Fixação da caixa da direção	Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido inverso	a) Caixa da direção mal fixada Fixações perigosamente soltas ou movimento visível em relação ao quadro.		X	X
		b) Orifícios de fixação ao quadro ovalizados Fixações seriamente afetadas		X	X
		c) Parafusos de fixação inexistentes ou fraturados Fixações seriamente afetadas		X	X
		d) Caixa da direção fraturada Estabilidade ou fixação da caixa afetada		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido contrário.	a) Movimento relativo de componentes que deviam estar fixos Movimento excessivo ou risco de se soltarem		X	X
		b) Desgaste excessivo nas juntas. Sério risco de se soltarem.		X	X
		c) Componentes fraturados ou deformados Funcionamento afetado		X	X
		d) Ausência de dispositivos de imobilização		X	
		e) Componentes desalinhados (por exemplo barra transversal ou tirante da direção)		X	
		f) Modificação insegura ³ Funcionamento afetado		X	X
		g) Guarda pó danificado ou deteriorado Guarda pó inexistente ou muito deteriorado	X		X
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção	Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido contrário, com as rodas assentes no chão e o motor a trabalhar (veículo com direção assistida).	a) Articulação/barra da direção bate numa peça fixa do quadro		X	
		b) Batentes da direção não funcionam ou inexistentes		X	
2.1.5. Direção assistida	Inspeccionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluido hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida funciona.	a) Fuga de óleo		X	
		b) Óleo insuficiente (abaixo da marca MIN) Reservatório insuficiente		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Mecanismo não funciona Direção afetada		X	X
		d) Mecanismo fraturado ou mal fixado Direção afetada		X	X
		e) Componentes desalinhados ou a bater Direção afetada		X	X
		f) Modificação insegura ³ Direção afetada		X	X
		g) Cabos/tubagens danificados ou excessivamente corroídos Direção afetada		X	X

2.2. Volante, coluna da direção e guiador

2.2.1. Estado do volante	Com as rodas do veículo assentes no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante em várias direções num plano perpendicular à coluna da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	a) Movimento relativo do volante e da coluna da direção, indicativo de má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		b) Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
		c) Fratura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
		d) Modificação insegura ³		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.2.2. Coluna da direção e amortecedores da direção	Pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante em várias direções num plano perpendicular à coluna da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	a) Movimento excessivo, para cima ou para baixo, do centro do volante		X	
		b) Movimento radial excessivo do topo da coluna da direção, a partir do eixo da coluna		X	
		c) Ligação flexível deteriorada		X	
		d) Má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		e) Modificação insegura ³			X
2.3. Folgas na direção	Com o motor a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante, o máximo possível, no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso, sem mover as rodas. Inspeção visual do movimento livre	Movimento livre da direção excessivo (por exemplo, movimento de um ponto do aro superior a um quinto do diâmetro do volante ou não conforme com os requisitos ¹ Segurança da direção afetada.		X	X
2.4. Alinhamento das rodas (X) ²	Inspeção visual	Desalinhamento evidente Condução em linha reta afetada; estabilidade direcional comprometida	X	X	
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual ou com um detetor de folgas especialmente adaptado	a) Componente ligeiramente danificado Componente fortemente danificado ou fendido		X	X
		b) Folga excessiva Condução em linha reta afetada; estabilidade direcional comprometida		X	X
		c) Acessório defeituoso Acessório seriamente afetado		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.6. Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Falha do sistema assinalada pelo indicador luminoso de avaria da EPS		X	
		b) Assistência à direção não funciona		X	
		c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
3. VISIBILIDADE					
3.1. Campo de visão	Inspeção visual a partir do banco do condutor	Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afeta objetivamente a visão frontal ou lateral deste (fora da zona de varrimento dos limpa-para-brisas)	X		
		Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis		X	
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas)	X		
		Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis		X	
		b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ¹ , (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas)	X		
	Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis		X		
	c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável			X	
	Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa-para-brisas muito afetada				X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado de acordo com os requisitos ¹ . (Pelo menos duas possibilidades de retrovisão disponíveis)	X		
		Menos de duas possibilidades de retrovisão disponíveis		X	
		b) Espelho ou dispositivo ligeiramente danificado ou ligeiramente solto	X		
		Espelho ou dispositivo inoperacional, muito danificado, solto ou mal fixado		X	
		c) Campo de visão necessário não coberto		X	
3.4. Limpa-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	a) Limpa-para-brisas não funciona ou inexistente		X	
		b) Escova defeituosa	X		
		Escova de limpa-para-brisas inexistente ou claramente defeituosa		X	
3.5. Lava-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento do lava-para-brisas (falta de líquido de lavagem, mas bomba a funcionar; jato de água desalinhado)	X		
		Lava-para-brisas não funciona		X	
3.6 Sistema de desembaciamento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema inoperacional ou claramente defeituoso	X		
4. LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO					
4.1. Faróis					
4.1.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz/fonte luminosa defeituosa ou inexistente (lâmpadas/fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 não funcionam)	X		
		Luzes/fontes luminosas únicas; no caso dos LED, visibilidade seriamente afetada		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Sistema de projeção ligeiramente defeituoso (refletor e lente) Sistema de projeção muito defeituoso ou inexistente (refletor e lente)	X	X	
		c) Lâmpada mal fixada		X	
4.1.2. Alinhamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Farol muito desalinhado		X	
		b) Fonte luminosa mal montada			
4.1.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ (número de faróis acesos ao mesmo tempo) Excedido o valor máximo de intensidade luminosa para a frente excedido	X	X	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida		X	
		c) Fonte luminosa e farol incompatíveis		X	
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatórios)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	a) Dispositivo não funciona		X	
		b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor		X	
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	Dispositivo não funciona	X		
		No caso de faróis de descarga de gás		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas					
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa		X	
		b) Lente defeituosa		X	
		c) Luz mal fixada. Risco muito sério de cair	X		X
4.2.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Possibilidade de desligar as luzes de presença traseiras e as luzes de presença laterais com os faróis acesos		X	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.2.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, localização, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹ Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa muito reduzida	X		X
		b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X		X
4.3. Luzes de travagem					
4.3.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso dos LED, menos de 2/3 a funcionar Todas as fontes luminosas não funcionam	X		X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Lente ligeiramente defeituosa (sem influência na luz emitida) Lente muito defeituosa (luz emitida afetada)	X		
		c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X		
4.3.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Funcionamento retardado Totalmente inoperacionais	X		
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹ Luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa muito reduzida	X		
				X	
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo					
4.4.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso dos LED, menos de 2/3 a funcionar	X		
		b) Lente ligeiramente defeituosa (sem influência na luz emitida) Lente muito defeituosa (luz emitida afetada)	X		
		c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X		
				X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Totalmente inoperacionais	X	X	
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
4.4.4. Frequência da intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência da intermitência não conforme com os requisitos ¹ (desvio da frequência superior a 25 %)	X		
4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras					
4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso dos LED, menos de 2/3 a funcionar	X	X	
		b) Lente ligeiramente defeituosa (sem influência na luz emitida) Lente muito defeituosa (luz emitida afetada)	X	X	
		c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair ou de provocar encandeamento nos outros veículos	X	X	
4.5.2. Alinhamento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Luz de nevoeiro dianteira fora do alinhamento horizontal quando o feixe luminoso tem uma linha de corte (linha de corte muito baixa) Linha de recorte acima das luzes de cruzamento	X	X	
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Inoperacionais	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ¹	X		
4.6. Luzes de marcha-atrás					
4.6.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa	X		
		b) Lente defeituosa	X		
		c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X		X
4.6.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ¹		X	
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ É possível ligar a luz de marcha-atrás sem a marcha-atrás estar engatada	X		X
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda					
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada emite feixe luminoso direto ou luz branca para a retaguarda	X		
		b) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas múltiplas) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas únicas)	X		X
		c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X		X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ¹	X		
4.8. Retrorrefletores, marcações (retrorrefletoras) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado	X		
		Reflexão afetada		X	
4.8.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual	b) Refletor mal fixado	X		
		Em risco de cair		X	
4.8.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conforme com os requisitos ¹		X	
		Dispositivo inexistente ou cor vermelha refletida para a frente ou cor branca refletida para a retaguarda			X
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação					
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam	X		
		Não funcionam para os máximos ou para a luz de nevoeiro traseira		X	
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Não conforme com os requisitos ¹	X		
4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque	Inspeção visual: se possível, examinar a continuidade elétrica da ligação	a) Componentes fixos mal fixados	X		
		Tomada solta		X	
		b) Isolamentos danificados ou deteriorados	X		
		Risco de curto-circuitos		X	
		c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator		X	
		Luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.11. Cablagem	Inspeção visual, incluindo no interior do compartimento do motor (se aplicável)	a) Cablagem mal ou incorretamente fixada Fixações soltas, contacto com arestas vivas, ligações em risco de se desligarem Cablagem em risco de tocar em peças quentes ou em rotação ou no chão, ligações desligadas (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		b) Cablagem ligeiramente deteriorada Cablagem muito deteriorada Cablagem extremamente deteriorada (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		c) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos Incêndio iminente, formação de faíscas	X	X	X
4.12. Luzes e retrorrefletores não obrigatórios (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	a) Montagem de luzes/retrorrefletores não conformes com os requisitos ¹ Luz vermelha emitida/refletida para a frente ou luz branca emitida/refletida para a retaguarda	X	X	
		b) Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos ¹ Número de luzes frontais a funcionar em simultâneo excede a intensidade luminosa permitida; luz vermelha emitida para a frente ou luz branca emitida para a retaguarda	X	X	
		c) Luz/retrorrefletor mal fixada/o Risco muito sério de cair	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.13. Bateria	Inspeção visual	a) Mal fixada Mal fixada; risco de curto-circuitos	X		
		b) Com fugas Perda de substâncias perigosas	X	X	
		c) Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		e) Ventilação (se exigida) inadequada		X	
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO					
5.1. Eixos					
5.1.1. Eixos (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Eixo fraturado ou deformado			X
		b) Má fixação ao veículo Estabilidade comprometida, funcionamento afetado: Movimento extensivo em relação às fixações		X	X
		c) Modificação insegura ³ Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, insuficiente espaço livre em relação a outras partes do veículo ou ao chão		X	X
5.1.2. Mangas de eixo (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento do eixo em relação à manga de eixo.	a) Manga de eixo fraturada			X
		b) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X
		c) Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		d) Cavilha da manga de eixo mal fixada. Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X
5.1.3. Rolamentos das rodas (+ E)	Inspeção visual com um detetor de folgas em rodas, se disponível. Fazer oscilar a roda ou aplicar-lhe uma força lateral e registar o movimento ascendente da roda em relação à manga de eixo.	a) Folga excessiva num rolamento Estabilidade direcional comprometida; perigo de desmontagem		X	X
		b) Rolamento demasiado apertado ou encravado Perigo de sobreaquecimento; perigo de desmontagem		X	X
5.2. Rodas e pneus					
5.2.1. Cubo da roda	Inspeção visual	a) Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados Fixação inexistente ou mal apertada de tal modo que afeta seriamente a segurança rodoviária		X	X
		b) Cubo gasto ou danificado Cubo gasto ou danificado de um modo que afeta a segurança da fixação das rodas		X	X
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação	a) Fraturas ou defeitos de soldadura			X
		b) Anéis de retenção dos pneus mal montados Risco de saírem		X	X
		c) Roda fortemente deformada ou gasta Segurança da fixação no cubo afetada; segurança da fixação do pneu afetada		X	X
		d) Dimensões, compatibilidade ou tipo de roda não conforme com os requisitos ¹ e que afetam a segurança rodoviária		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5.2.3. Pneus	Inspeção visual de todo o pneu, fazendo avançar e recuar o veículo	a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneus não conformes com os requisitos ¹ e que afetam a segurança rodoviária Capacidade de carga ou categoria de velocidade insuficiente para a utilização efetiva; o pneu toca partes fixas do veículo, comprometendo a segurança da condução		X	X
		b) Pneus de dimensões diferentes no mesmo eixo ou num rodado duplo		X	
		c) Pneus de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo		X	
		d) Pneu com grandes danos ou cortes Telas visíveis ou danificadas		X	X
		e) Os indicadores de desgaste do pneu tornam-se visíveis Profundidade do piso dos pneus não conforme com os requisitos ¹		X	X
		f) Fricção entre pneus e outros componentes (palas anti-projeção) Fricção entre pneus e outros componentes (sem comprometer a segurança da condução)	X	X	
		g) Pneus com reabertura de piso, não conformes com os requisitos ¹ Camada de proteção das telas afetada		X	X
5.3. Sistema de suspensão					
5.3.1. Molas e estabilizador (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Molas mal fixadas no quadro ou no eixo Movimento relativo visível; Fixações demasiado soltas		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Componente de mola danificado ou fraturado Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X
		c) Mola inexistente Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X
		d) Modificação insegura ³ Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema de molas inoperacional		X	X
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual	a) Amortecedores mal fixados no quadro ou no eixo Amortecedores soltos	X	X	
		b) Amortecedor danificado, mostrando sinais de grande fuga de óleo ou de mau funcionamento		X	
		c) Amortecedor inexistente		X	
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Componentes mal fixados no quadro ou no eixo Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X
		b) Componentes danificados ou excessivamente corroídos Estabilidade do componente afetada ou componente fraturado		X	X
		c) Modificação insegura ³ Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema inoperacional		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5.3.4. Articulações da suspensão (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X
		b) Guarda-pó muito deteriorado Guarda-pó inexistente ou fraturada	X	X	
5.3.5. Suspensão pneumática	Inspeção visual	a) Sistema inoperacional			X
		b) Componentes danificados, modificados ou deteriorados de um modo que afeta negativamente o funcionamento do sistema Funcionamento do sistema seriamente afetado		X	X
		c) Fuga audível no sistema		X	
		d) Modificação insegura		X	
6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO					
6.1. Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro					
6.1.1. Estado geral	Inspeção visual	a) Ligeira fratura ou deformação de uma longarina ou travessa Grande fratura ou deformação de uma longarina ou travessa		X	X
		b) Chapas de reforço ou fixações soltas Maioria das fixações soltas; Peças pouco resistentes		X	X
		c) Corrosão excessiva que afeta a rigidez da montagem Peças pouco resistentes		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual	a) Sistema de escape mal fixado ou com fugas		X	
		b) Entrada de gases de escape na cabina ou no habitáculo Perigo para a saúde de passageiros		X	X
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o seu aquecimento)	Inspeção visual, utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL	a) Depósito ou tubagens mal fixados gerador de risco de incêndio			X
		b) Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz Risco de incêndio; perda excessiva de matérias perigosas		X	X
		c) Tubagens friccionadas Tubagens danificadas	X		X
		d) Mau funcionamento da válvula de corte de combustível (se exigida)		X	
		e) Risco de incêndio devido a: — fuga de combustível — depósito de combustível ou escape mal protegido — estado do compartimento do motor			X
		f) Sistema de GPL/GNC/GNL ou de hidrogénio não conforme com os requisitos, componentes do sistema defeituosas ¹			X
6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda antiencastamento	Inspeção visual	a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões mediante contacto Risco de queda de peças; funcionalidade fortemente afetada		X	X
		b) Dispositivo claramente não conforme com os requisitos ¹		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.5. Suporte de roda de reserva (se montado)	Inspeção visual	a) Suporte em mau estado	X		
		b) Suporte fraturado ou mal fixado		X	
		c) Roda de reserva mal fixada no suporte Risco muito sério de cair		X	X
6.1.6. Engate mecânico e dispositivo de reboque (+ E)	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção aos dispositivos de segurança montados, e/ou utilização de instrumentos de medição	a) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se não estiverem a ser utilizados) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se estiverem a ser utilizados)		X	X
		b) Componentes com desgaste excessivo Desgaste abaixo do limite		X	X
		c) Má fixação Partes soltas com risco muito sério de caírem		X	X
		d) Dispositivo de segurança inexistente ou com funcionamento incorreto		X	
		e) Indicadores de engate não funcionam		X	
		f) Obstrução da placa de matrícula ou de alguma luz (quando não estão a ser utilizados) Obstrução completa da placa de matrícula (quando não está a ser utilizada)	X	X	
		g) Modificação insegura ³ (componentes secundárias) Modificação insegura ³ (componentes principais)		X	X
		h) Mecanismo de engate pouco resistente, incompatível ou não conforme com os requisitos			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		d) Juntas flexíveis deterioradas Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		e) Veio danificado ou deformado		X	
		f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		g) Guarda-pó muito deteriorada Guarda-pó inexistente ou fraturada	X	X	
		h) Modificação não regulamentar do conjunto propulsor		X	
6.1.8. Apoios do motor	Inspeção visual	Apoios deteriorados, clara e gravemente danificados Apoios mal fixados ou fraturados		X	X
6.1.9. Desempenho do motor (X) ²	Inspeção visual e/ou utilizando o interface eletrónico (OBD)	a) Modificação da unidade de controlo que afeta a segurança e/ou o ambiente		X	
		b) Modificação do motor que afeta a segurança e/ou o ambiente			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2. Cabina e carroçaria					
6.2.1. Estado	Inspeção visual	a) Painel ou peça mal fixado ou danificado, passível de causar lesões Em risco de cair		X	X
		b) Pilar da carroçaria mal fixado Estabilidade comprometida		X	X
		c) Entrada de gases do motor ou de escape Perigo para a saúde de passageiros		X	X
		d) Modificação insegura ³ Espaço livre insuficiente entre peças em rotação ou móveis e a estrada		X	X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual	a) Carroçaria ou cabina mal fixada Estabilidade afetada		X	X
		b) Carroçaria/cabina claramente desenquadrada do quadro		X	
		c) Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas e verificação da simetria Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes Estabilidade comprometida		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.3. Portas e fechos	Inspeção visual	a) Porta com abertura/fechos incorretos		X	
		b) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas deslizantes)		X	
		Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas com eixo de rotação)			X
6.2.4. Piso	Inspeção visual	Piso mal fixado ou muito deteriorado		X	
		Estabilidade insuficiente			X
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual	a) Banco com estrutura defeituosa		X	
		Banco mal fixado			X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	b) Mecanismo de regulação não funciona corretamente		X	
		Banco móvel ou encosto do banco não fixável			X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	a) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes secundários)	X		
		Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes principais)		X	
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	b) Bancos não montados em conformidade com os requisitos ¹	X		
		Excedido o número de bancos permitido; posicionamento não conforme com a homologação		X	
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo		X	
		Segurança de funcionamento afetada			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	a) Degrau ou estribo mal fixado Estabilidade insuficiente	X		
		b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões aos utilizadores		X	
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	Inspeção visual	a) Má fixação de outros acessórios ou equipamentos		X	
		b) Outros acessórios ou equipamentos não conformes com os requisitos ¹ Risco de peças montadas causarem lesões; segurança de funcionamento afetada	X		X
		c) Equipamento hidráulico com fugas Perda importante de matérias perigosas	X		X
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	a) Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos Risco de lesões; risco de caírem	X		X
		b) Espaço livre insuficiente em relação à roda (dispositivos antiprojeção) Espaço livre insuficiente em relação à roda (guarda-lamas)	X		X
		c) Não conforme com os requisitos ¹ Cobertura insuficiente da largura do pneu	X		X
7. OUTROS EQUIPAMENTOS					
7.1. Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção					
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual	a) Pontos de fixação muito deteriorados Estabilidade afetada		X	X
		b) Fixação solta		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual e em funcionamento	a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado		X	
		b) Cinto de segurança danificado Cortes ou sinais de estiramento	X	X	
		c) Cinto de segurança não conforme com os requisitos ¹		X	
		d) Fecho de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
		e) Retrator de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
7.1.3. Limitador de carga dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Limitador de carga claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo		X	
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Pretensor claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
7.1.5. Almofadas de ar («airbags»)	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Airbags claramente inexistentes ou inadequados para o veículo		X	
		b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
		c) Airbag claramente inoperacional		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica falha do sistema		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
7.2. Extintor (X) ²	Inspeção visual	a) Inexistente		X	
		b) Não conforme com os requisitos ¹ Se exigido (táxis, autocarros, etc.)	X		X
7.3. Bloqueios e dispositivo anti-rroubo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Dispositivo que impede a condução do veículo sem funcionar	X		
		b) Com funcionamento defeituoso Trancamento ou bloqueio acidental		X	X
7.4. Triângulo de pré-sinalização (se exigido) (X) ²	Inspeção visual	a) Inexistente ou incompleto	X		
		b) Não conforme com os requisitos ¹	X		
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigida) (X) ²	Inspeção visual	Inexistente, incompleta ou não conforme com os requisitos ¹	X		
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos) (X) ²	Inspeção visual	Inexistentes ou em mau estado, estabilidade ou dimensão insuficiente		X	
7.7. Avisador sonoro	Inspeção visual e em funcionamento	a) A funcionar mal Totalmente inoperacional	X		X
		b) Comando mal fixado	X		
		c) Não conformes com os requisitos ¹ Som emitido suscetível de ser confundido com sirenes das autoridades	X		X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.8. Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada, ou com meios eletrónicos	a) Não montado de acordo com os requisitos ¹ Inexistente (se exigido)	X	X	
		b) Funcionamento deficiente Totalmente inoperacional	X	X	
		c) Iluminação insuficiente Sem nenhuma iluminação	X	X	
7.9 Tacógrafo (se montado/exigido)	Inspeção visual	a) Não montado de acordo com os requisitos ¹		X	
		b) Inoperacional		X	
		c) Selos defeituosos ou inexistentes		X	
		d) Placa de verificação inexistente, ilegível ou desatualizada		X	
		e) Interferência ou manipulação clara		X	
		f) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de verificação		X	
7.10. Limitador de velocidade (se instalado/exigido) (+ E)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível	a) Não instalado de acordo com os requisitos ¹		X	
		b) Claramente inoperacional		X	
		c) Velocidade programada incorreta (se verificada)		X	
		d) Selos defeituosos ou inexistentes		X	
		e) Placa de aferição inexistente ou ilegível		X	
		f) Dimensões dos pneus incompatíveis com os parâmetros de verificação		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências			
			Ligeira	Importante	Perigosa	
7.11	Conta-quilómetros, se disponível (X) ²	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Claramente manipulado (fraude) para reduzir ou falsar o registo da distância percorrida		X	
			b) Claramente inoperacional		X	
7.12	Controlo eletrónico de estabilidade (ESC) (se instalado/exigido) (X) ²	Inspeção visual e/ou via o painel eletrónico	a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados		X	
			b) Cablagens danificadas		X	
			c) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
			d) Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto		X	
			e) Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica falha		X	
			f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo		X	
8. EMISSÕES						
8.1. Ruído						
8.1.1	Sistema de supressão de ruído (+ E)	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que pode ser medido o ruído com o veículo imobilizado utilizando um aparelho de medição de nível sonoro).	a) Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ¹		X	
			b) Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, danificado, mal montado, inexistente ou claramente modificado de um modo que afeta negativamente os níveis de ruído Risco muito sério de cair		X	X
8.2. Emissões de gases de escape						
8.2.1. Emissões de motores de ignição comandada						
8.2.1.1.	Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente, modificado ou claramente defeituoso		X	
			b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) O indicador de mau funcionamento não segue a sequência correta		X	
8.2.1.2 Emissões de gases (E)	<p>— Para os veículos até à classe de emissão Euro 5/V (7)</p> <p>Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos ¹. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape, para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência e a legislação aplicável à homologação do veículo, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.</p> <p>— Para os veículos da classe de emissão Euro 6/VI (8):</p> <p>Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos ¹ ou leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos ¹</p> <p>Medições não aplicáveis a motores a dois tempos</p> <p>Em alternativa, medição com equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio normalizados.</p>	<p>a) As emissões de gases excedem os níveis especificados pelo fabricante</p> <p>b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a:</p> <p>i) veículos não equipados com um sistema avançado de controlo das emissões,</p> <p>— 4,5 %, ou</p> <p>— 3,5 %</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ¹.</p> <p>ii) veículos equipados com um sistema avançado de controlo das emissões,</p> <p>— com o motor em marcha lenta: 0,5 %</p> <p>— com o motor acelerado: 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>— com o motor em marcha lenta: 0,3 % (7)</p> <p>— com o motor acelerado: 0,2 %</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ¹</p>		X	
		c) Valor de lambda fora do intervalo $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante		X	
		d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo		X	
		e) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
8.2.2 Emissões de motores de ignição por compressão					
8.2.2.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso		X	
		(b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
		c) O indicador de mau funcionamento não segue a sequência correta		X	
		(d) Reagente insuficiente, se aplicável		X	
8.2.2.2. Opacidade Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito.	<p>— Para os veículos até à classe de emissão EURO 5/V (7):</p> <p>Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.</p> <p>— Para os veículos da classe de emissão EURO 6/VI (8):</p> <p>Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBP, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos ¹</p>	a) No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos ¹ , a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>Pré-condicionamento do veículo:</p> <p>1. Os veículos podem ser ensaiados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p>	<p>b) Se esta informação não estiver disponível ou os requisitos¹ não permitirem a utilização de valores de referência,</p> <p>— motores diesel com aspiração normal: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— motores diesel sobrealimentados: 3,0 m⁻¹,</p> <p>ou, no caso dos veículos identificados nos requisitos¹ ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos¹: 1,5 m⁻¹ (9).</p> <p>ou</p> <p>0,7 m⁻¹ (10).</p>		X	
	<p>2. Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>i) O motor deve estar bem quente; por exemplo, a temperatura do óleo do motor, medida com uma sonda introduzida no tubo da vareta de medição do nível de óleo, deve ser de, pelo menos, 80 °C – ou a temperatura normal de funcionamento, caso esta seja inferior – ou a temperatura do bloco do motor, medida pelo nível da radiação infravermelha, deve ser, pelo menos, uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição for impraticável, a verificação da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser efetuada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.</p> <p>ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.</p>			X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>Método de ensaio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O motor e qualquer dispositivo de sobre-alimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de grande capacidade, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador. 2. 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 injeção. 3. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte – ou, no caso dos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se este dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte – antes de se libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, monitorizando o regime do motor ou deixando decorrer um período suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador – o qual, no caso dos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃, deve ser de, pelo menos, dois segundos. 4. Um veículo só pode ser reprovado se a média aritmética de, pelo menos, os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efetuado ignorando as medições que se afastem significativamente da média medida; pode também utilizar-se o resultado de qualquer outro cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de ensaio. 	c) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>5. Para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem reprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga. Ainda para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem aprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga.</p> <p>Em alternativa, medição com equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio normalizados.</p>				
8.3 Outros itens relativos ao ambiente					
8.3.1. Fugas de fluidos		<p>Fuga de fluido excessiva, que não seja água, passível de prejudicar o ambiente ou de representar um risco de segurança para os outros utentes da via pública</p> <p>Formação contínua de pingos, o que constitui um risco muito sério</p>		X	X
9. INSPEÇÕES COMPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M ₂ e M ₃					
9.1. Portas					
9.1.1 Portas de entrada e de saída	Inspeção visual e em funcionamento	a) Mau funcionamento		X	
		b) Estado deteriorado	X		
		Risco de provocar lesões;		X	
		c) Comando de emergência defeituoso		X	
		d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Mau funcionamento		X	
		b) Sinalização das saídas de emergência ilegível	X		
		Sinalização das saídas de emergência inexistente		X	
		c) Martelo para partir os vidros inexistente	X		
		d) Acesso bloqueado		X	
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funciona corretamente	X		
		Afeta a utilização segura do veículo		X	
		b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo		X	
		Perigo para a saúde dos passageiros			X
		c) Degelo (se obrigatório) deficiente		X	
9.3. Sistema de ventilação e de aquecimento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	a) Mau funcionamento	X		
		Perigo para a saúde dos passageiros		X	
		b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo		X	
		Perigo para a saúde dos passageiros			X
9.4. Bancos					
9.4.1 Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes e sistemas de retenção de crianças, se for caso disso)	Inspeção visual	Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático	X		
		Bloqueio de uma saída de emergência		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção ou cortina anti-candeamento) defeituosos Campo de visão diminuído	X	X	
		b) Proteção do condutor mal fixada Risco de lesões;	X	X	
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso Totalmente inoperacional	X	X	
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspeção visual	a) Piso mal fixado Estabilidade afetada		X	X
		b) Corrimãos ou pegas defeituosos Mal fixados ou inutilizáveis	X	X	
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Deteriorado Danificado Estabilidade afetada	X	X	X
		b) Degraus retráteis não funcionam corretamente		X	
9.8. Sistema de comunicação de passageiros (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso Totalmente inoperacional	X	X	
9.9. Avisos (X) ²	Inspeção visual	a) Avisos inexistentes incorretos ou ilegíveis Informações erradas	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ²					
9.10.1. Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos ¹ aplicáveis a este tipo de transporte		X	
9.10.2 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes	X		
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida (X) ²					
9.11.1. Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e em funcionamento em funcionamento	a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X		
		b) Deteriorado Estabilidade afetada; risco de provocar lesões	X		X
		c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X		X
		d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s) Totalmente inoperacionais	X		X
9.11.2 Sistema de retenção da cadeira de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável	a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X		X
		b) Deteriorado Estabilidade afetada; risco de provocar lesões	X		X
		c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X		X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes		X	

- (¹) A eficiência da travagem, em percentagem, é calculada dividindo o esforço total de travagem alcançado quando o travão é aplicado pelo peso do veículo ou, no caso de um semirreboque, pela soma das cargas por eixo, multiplicando em seguida o resultado por 100.
- (²) As categorias de veículos não abrangidas pela presente diretiva estão incluídas a título de orientação.
- (³) 48 % para veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991.
- (⁴) 45 % for vehicles registered after 1988 or from the date specified in requirements, whichever is the later.
- (⁵) Reboques e semirreboques matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a que data que for mais recente: 43 %.
- (⁶) 2,2 m/s² para veículos das categorias N₁, N₂ e N₃.
- (⁷) Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 1 (Euro 5), a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.
- (⁸) Veículos homologados de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 2 (Euro 6) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Veículos homologados de acordo com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha B, da Diretiva 70/220/CEE, ou no anexo I, ponto 6.2.1, linha B1, B2 ou C, da Diretiva 88/77/CEE ou veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2008.
- (¹⁰) Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 2 (Euro 6). Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

NOTAS:

¹ Os «requisitos» são estabelecidos por homologação na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e pelas obrigações de retromontagem ou pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.

² «(X)» identifica os itens que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas não são considerados essenciais numa inspeção técnica.

³ Entende-se por «modificação insegura» uma modificação que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem efeitos desproporcionados no ambiente.

E A inspeção deste item exige equipamento próprio.

ANEXO III

I. Princípios da imobilização da carga

1. A imobilização da carga deverá suportar as seguintes forças resultantes de acelerações/desacelerações do veículo:
 - no sentido da condução: 0,8 vezes o peso da carga e
 - no sentido lateral: 0,5 vezes o peso da carga e
 - no sentido contrário ao da condução: 0,5 vezes o peso da carga e
 - e deve prevenir em geral a inclinação ou queda da carga.
2. A distribuição da carga deve atender às cargas máximas autorizadas por eixo, bem como às cargas mínimas por eixo necessárias dentro dos limites da massa máxima autorizada do veículo, em consonância com as disposições legais aplicáveis aos pesos e dimensões dos veículos.
3. Quando da imobilização da carga, os requisitos aplicáveis à resistência de determinadas componentes do veículo, como os painéis de proteção da cabina, os painéis laterais, os painéis traseiros, as escoras ou os pontos de amarração deverão ser considerados quando esses componentes forem utilizados para a imobilização da carga.
4. Para a imobilização da carga, poderão ser utilizados um, mais do que um ou uma combinação dos seguintes sistemas de retenção:
 - travamento,
 - bloqueio (local/geral),
 - amarração direta,
 - amarração de topo.
5. Normas aplicáveis:

Norma	Objeto
— EN 12195-1	Cálculo das forças de amarração
— EN 12640	Pontos de amarração
— EN 12642	Resistência da estrutura do veículo
— EN 12195-2	Cintas e correias de amarração de fibra sintética
— EN 12195-3	Correntes de amarração
— EN 12195-4	Cabos de amarração em aço
— ISO 1161, ISO 1496	Contentor ISO
— EN 283	Caixas móveis
— EN 12641	Encerados
— EUMOS 40511	Postes – Escoras
— EUMOS 40509	Acondicionamento no transporte

II. Inspeção da imobilização da carga

1. Classificação das deficiências

As deficiências classificam-se num dos seguintes grupos:

- Deficiência ligeira: A deficiência é «ligeira» quando a carga se apresenta convenientemente imobilizada, mas um aviso de segurança poderia ser adequado.
- Deficiência importante: A deficiência é «importante» quando a carga não se encontra suficientemente imobilizada, correndo-se o risco de que toda ela ou partes dela se desloque(m) ou tombe(m).
- Deficiência perigosa: A deficiência é «perigosa» quando puser diretamente em perigo a segurança do tráfego, devido a um risco de perda da carga ou de parte dela ou resultante diretamente da carga, ou quando for passível de constituir um perigo imediato para as pessoas.

Se forem detetados vários níveis de deficiências, o transporte é classificado no grupo de deficiências mais elevado. Se forem detetadas várias deficiências, o transporte é classificado no nível de deficiências imediatamente superior, uma vez que é previsível um efeito sinérgico resultante da combinação das mesmas.

2. Métodos De Inspeção

O método de inspeção consiste na avaliação visual do recurso, no grau necessário, a medidas adequadas para imobilizar a carga e/ou na medição de forças de tensão, no cálculo da eficiência da imobilização e na verificação de certificados, quando adequado.

3. Avaliação das deficiências

Indicam-se no quadro 1 critérios que podem ser aplicados nas inspeções à imobilização da carga para determinar se as condições do transporte são aceitáveis.

As deficiências serão tipificadas com base nas classificações descritas no capítulo II., 1, numa base casuística.

Os valores indicados no quadro 1 são de natureza indicativa e deverão considerados como uma orientação para determinar o tipo de deficiência à luz das circunstâncias específicas – em especial em função da natureza da carga – e segundo o critério do inspetor.

No caso dos transportes abrangidos pela Diretiva 95/50/CE do Conselho ⁽¹⁾, podem ser aplicáveis requisitos mais específicos.

Quadro 1

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
A	O acondicionamento no transporte não permite uma imobilização adequada da carga	Ao critério do inspetor		
B	Uma ou mais unidades de carga não estão devidamente posicionadas	Ao critério do inspetor		
C	O veículo não é adequado para a carga carregada (deficiência distinta das enumeradas no ponto 10)	Ao critério do inspetor		
D	Defeitos manifestos da superestrutura do veículo (deficiência distinta das enumeradas no ponto 10)	Ao critério do inspetor		
10	Adequação do veículo			

⁽¹⁾ Diretiva 95/50/CE do Conselho, de 6 de outubro de 1995, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas (JO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
10.1	Taipal frontal (se utilizado para imobilizar a carga)			
10.1.1	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações Elementos fendidos põem em risco a integridade do compartimento de carga		x	x
10.1.2	Resistência insuficiente (com base num certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.2.	Taipais laterais (se utilizados para imobilizar a carga)			
10.2.1.	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações; dobradiças ou fechos em estado insatisfatório Elementos fendidos; dobradiças ou fechos inexistentes ou inoperacionais		x	x
10.2.2.	Montantes com resistência insuficiente (com base num certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.2.3.	Placas dos taipais em estado insatisfatório Elementos fendidos		x	x
10.3.	Taipal traseiro (se utilizado para imobilizar a carga)			
10.3.1.	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações; dobradiças ou fechos em estado insatisfatório Elementos fendidos; dobradiças ou fechos inexistentes ou inoperacionais		x	x
10.3.2.	Resistência insuficiente (com base num certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.4.	Fueiros (se utilizados para imobilizar a carga)			
10.4.1.	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações; fixação deficiente ao veículo Elementos fendidos; fixação instável ao veículo		x	x
10.4.2.	Resistência ou configuração insatisfatória Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.5.	Pontos de amarração (se utilizados para imobilizar a carga)			
10.5.1.	Estado ou configuração insatisfatório Incapazes de suportar as forças de amarração exigidas		x	x

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
10.5.2.	Número insuficiente Número insuficiente para suportar as forças de amarração exigidas		x	x
10.6.	Estruturas especiais exigidas (se utilizadas para imobilizar a carga)			
10.6.1.	Estado insatisfatório; danificadas Elementos fendidos; incapazes de suportar as forças de sujeição		x	x
10.6.2.	Inadequadas à carga transportada Inexistentes		x	x
10.7.	Estrado (se utilizado para imobilizar a carga)			
10.7.1.	Estado insatisfatório; danificado Elementos fendidos; incapaz de suportar a carga		x	x
10.7.2.	Classe inadequada à carga Incapaz de suportar a carga		x	x
20	Métodos de sujeição			
20.1.	Travamento, bloqueio e amarração direta			
20.1.1	Fixação direta da carga (bloqueio)			
20.1.1.1	Distância excessiva em relação ao taipal frontal, se utilizado para a imobilização direta da carga Distância superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		x	x
20.1.1.2.	Distância excessiva em relação aos taipais laterais, se utilizado para a imobilização direta da carga Distância superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		x	x
20.1.1.3.	Distância excessiva em relação ao taipal traseiro, se utilizado para a imobilização direta da carga Distância superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		x	x
20.1.2.	Dispositivos de imobilização, tais como barras de amarração, vigas de travamento, barrotes e cunhas, para a frente, para os lados e para a retaguarda			
20.1.2.1.	Fixação incorreta ao veículo Fixação insuficiente Incapazes de suportar as forças de sujeição; soltos	x	x	x

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20.1.2.2.	Imobilização incorreta	x		
	Imobilização insuficiente		x	
	Completamente ineficazes			x
20.1.2.3.	Adequação insuficiente do equipamento de imobilização		x	
	Equipamento de imobilização completamente inadequado			x
20.1.2.4.	Adequação não-ideal do método escolhido para imobilizar os volumes		x	
	Completa inadequação do método escolhido			x
20.1.3	Imobilização direta com redes e telas			
20.1.3.1.	Estado não-conforme das redes ou telas (dístico inexistente ou danificado, mas dispositivo ainda em boas condições)	x		
	Dispositivos de retenção de carga danificados		x	
	Dispositivos de retenção da carga seriamente deteriorados e já inadequados para serem usados			x
20.1.3.2.	Resistência insuficiente das redes ou telas		x	
	Menos de 2/3 das forças de sujeição exigidas			x
20.1.3.3.	Aperto insuficiente das redes ou telas		x	
	Aperto inferior a 2/3 das forças de sujeição exigidas			x
20.1.3.4.	Adequação insuficiente das redes ou telas para imobilizar a carga		x	
	Completamente inadequadas			x
20.1.4.	Separação e proteção das unidades de carga e espaços livres			
20.1.4.1.	Inadequação das unidades separadoras ou de proteção		x	
	Espaços livres ou de separação muito amplos			x
20.1.5.	Amarração direta (longitudinal, transversal, diagonal, em laço e com lançantes)			
20.1.5.1.	Resistência de imobilização inadequada		x	
	Menos de 2/3 da resistência necessária			x
20.2.	Imobilização por atrito			
20.2.1.	Obtenção das resistências de imobilização necessárias			

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20.2.1.1.	Resistência de imobilização inadequada Inferior a 2/3 da resistência necessária		x	x
20.3.	Dispositivos de sujeição de carga utilizados			
20.3.1	Inadequação dos dispositivos de retenção de carga Dispositivo completamente inadequado		x	x
20.3.2.	Dístico (por exemplo com os resultados dos ensaios) inexistente ou danificado, mas dispositivo ainda em boas condições Dístico (por exemplo com os resultados dos ensaios) inexistente ou danificado e dispositivo bastante deteriorado	x	x	
20.3.3.	Dispositivos de retenção de carga danificados Dispositivos de retenção da carga seriamente deteriorados e já inadequados para serem usados		x	x
20.3.4.	Tensores de amarração incorretamente utilizados Tensores de amarração defeituosos		x	x
20.3.5.	Utilização incorreta de dispositivos de sujeição de carga (por exemplo falta de proteções de arestas) Utilização deficiente de dispositivos de sujeição de carga (por exemplo presença de nós)		x	x
20.3.6.	Aperto inadequado dos dispositivos de sujeição de carga Menos de 2/3 da resistência necessária		x	x
20.4.	Equipamento adicional (tapetes antiderrapantes, proteções de arestas, proteções locais de arestas, etc.)			
20.4.1.	Utilização de equipamento inadequado Utilização de equipamento impróprio ou defeituoso Utilização de equipamento completamente inadequado	x	x	x
20.5.	Transporte de granéis leves e soltos			
20.5.1.	Granéis arrastados pelo ar durante a circulação do veículo de forma suscetível de perturbar o tráfego Representam um perigo para o tráfego		x	x
20.5.2.	Granéis mal sustidos Perda de carga representa um perigo para o tráfego		x	x

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20.5.3.	Falta de cobertura das cargas leves Perda de carga representa um perigo para o tráfego		x	x
20.6.	Transporte de toros de madeira			
20.6.1.	Carga (toros) transportada não completamente imobilizada			x
20.6.2.	Resistência de imobilização inadequada da unidade de carga Inferior a $2/3$ da resistência necessária		x	x
30	Carga livre			x

ANEXO IV

(frente)

MODELO MAIS PORMENORIZADO DE RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA, COM LISTA DE VERIFICAÇÕES

1. Local da inspeção técnica na estrada
2. Data
3. Hora
4. Dístico de nacionalidade e número de matrícula do veículo
5. Número de identificação do veículo (NIV)
6. Categoria do veículo
 - a) N₂^(a) (3,5 t a 12 t)
 - b) N₃^(a) (mais de 12 t)
 - c) O₃^(a) (3,5 t a 10 t)
 - d) O₄^(a) (mais de 10 t)
 - e) M₂^(a) (> 9 lugares sentados ^(b) e até 5 t)
 - f) M₃^(a) (> 9 lugares sentados ^(b) e mais de 5 t)
 - g) T5
 - h) Outras categorias de veículos:
(Queira especificar)
7. Indicação do conta-quilómetros quando da realização da inspeção
8. Empresa de transporte
 - a) Nome e endereço
 -
 - b) Número da licença comunitária^(c) [Regulamentos (CE) n.o 1072/2009 e n.o 1073/2009]
9. Nome do condutor

10. Lista de verificações

	Verificado ^(d)	Reprovado ^(e)
(0) Identificação ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Equipamento de travagem ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Direção ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Visibilidade ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Eixos, rodas, pneus e suspensão ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Quadro e acessórios do quadro ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo e limitador de velocidade ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Inspeções suplementares aos veículos das categorias M ₂ e M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Imobilização da carga ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultado da inspeção:

Aprovado	<input type="checkbox"/>
Reprovado	<input type="checkbox"/>
Proibição ou limitação da utilização do veículo, que apresenta deficiências perigosas	<input type="checkbox"/>

12. Diversos/observações:

13. Autoridade/agente ou inspetor que efetuou a inspeção

Assinaturas:

Autoridade competente/agente ou inspetor	Condutor
.....

Notas:

- Categoria do veículo de acordo com o artigo 2.º da Diretiva 2014/47/UE.
- Número de lugares sentados incluindo o lugar do condutor (ponto S.1 do certificado de matrícula).
- Se atribuída.
- Entende-se por «verificado» que foi verificado, pelo menos, um dos itens de inspeção enumerados nos anexos II ou III da Diretiva 2014/47/UE pertencentes ao grupo em causa e que, a terem sido detetadas deficiências, estas são ligeiras.
- Elementos reprovados com deficiências importantes ou perigosas indicados no verso.
- Métodos de inspeção e de avaliação de deficiências de acordo com os anexos II ou III da Diretiva 2014/47/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	1.1.17.	Válvula sensível à carga	2.2.	Volante, coluna da direção e guiador	4.4.2.	Interruptores
0.1.	Placas de matrícula	1.1.18.	Ajustadores e indicadores de folgas	2.2.1.	Estado do volante	4.4.3.	Conformidade com os requisitos
0.2.	Número do quadro/ de série de identificação do veículo	1.1.19.	Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	2.2.2.	Coluna da direção e amortecedores da direção	4.4.4.	Frequência da intermitência
1.	EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM	1.1.20.	Funcionamento automático dos travões do reboque	2.3.	Folgas na direção	4.5.	Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras
1.1.	Estado mecânico e funcionamento	1.1.21.	Sistema de travagem completo	2.4.	Alinhamento das rodas	4.5.1.	Estado e funcionamento
1.1.1.	Veio do pedal dos travões de serviço	1.1.22.	Tomadas de ensaio	2.5.	Placa giratória de eixo de direção de reboque	4.5.2.	Alinhamento
1.1.2.	Estado do pedal e curso do dispositivo de acionamento do travão	1.1.23.	Travão de inércia	2.6.	Direção assistida eletrónica (EPS)	4.5.3.	Interruptores
1.1.3.	Bomba de vácuo ou compressor e depósitos	1.2.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço	3.	VISIBILIDADE	4.5.4.	Conformidade com os requisitos
1.1.4.	Manómetro ou indicador de pressão baixa	1.2.1.	Comportamento funcional	3.1.	Campo de visão	4.6.	Luzes de marcha-atrás
1.1.5.	Válvula manual de comando do travão	1.2.2.	Eficiência	3.2.	Estado dos vidros	4.6.1.	Estado e funcionamento
1.1.6.	Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico	1.3.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários)	3.3.	Espelhos retrovisores	4.6.2.	Conformidade com os requisitos
1.1.7.	Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	1.3.1.	Comportamento funcional	3.4.	Limpa-para-brisas	4.6.3.	Interruptores
1.1.8.	Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	1.3.2.	Eficiência	3.5.	Lava-para-brisas	4.7.	Luz da placa de matrícula da retaguarda
1.1.9.	Depósito de pressão do acumulador de energia	1.4.	Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	3.6.	Sistema de desembaciamento	4.7.1.	Estado e funcionamento
1.1.10.	Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	1.4.1.	Comportamento funcional	4.	LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO	4.7.2.	Conformidade com os requisitos
1.1.11.	Tubagens rígidas dos travões	1.4.2.	Eficiência	4.1.	Faróis	4.8.	Retrorefletores, delimitações e placas indicadoras à retaguarda
1.1.12.	Tubagens flexíveis dos travões	1.5.	Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	4.1.1.	Estado e funcionamento	4.8.1.	Estado
1.1.13.	Cintas e calços dos travões	1.6.	Sistema antibloqueio de travagem	4.1.2.	Alinhamento	4.8.2.	Conformidade com os requisitos
1.1.14.	Tambores e discos dos travões	1.7.	Sistema de travagem eletrónico (EBS)	4.1.3.	Interruptores	4.9.	Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação
1.1.15.	Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	1.8.	Óleo dos travões	4.1.4.	Conformidade com os requisitos	4.9.1.	Estado e funcionamento
1.1.16.	Atuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)	2.	DIREÇÃO	4.1.5.	Dispositivos de regulação da inclinação	4.9.2.	Conformidade com os requisitos
		2.1.	Estado mecânico	4.1.6.	Dispositivo de limpeza dos faróis	4.10.	Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque
		2.1.1.	Estado da direção	4.2.	Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas	4.11.	Cablagem
		2.1.2.	Fixação da caixa da direção	4.2.1.	Estado e funcionamento	4.12.	Luzes e refletores não obrigatórios
		2.1.3.	Estado das barras e articulações da direção	4.2.2.	Interruptores	4.13.	Bateria
		2.1.4.	Funcionamento das barras e articulações da direção	4.2.3.	Conformidade com os requisitos		
		2.1.5.	Direção assistida	4.3.	Luzes de travagem		
				4.3.1.	Estado e funcionamento		
				4.3.2.	Interruptores		
				4.3.3.	Conformidade com os requisitos		
				4.4.	Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo		
				4.4.1.	Estado e funcionamento		

5.	EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO	6.1.7.	Transmissão	7.5.	Caixa de primeiros socorros	9.1.	Portas
5.1.	Eixos	6.1.8.	Apoios do motor	7.6.	Calços (cunhas) de rodas	9.1.1.	Portas de entrada e de saída
5.1.1.	Eixos	6.1.9.	Desempenho do motor	7.7.	Avisador sonoro	9.1.2.	Saídas de emergência
5.1.2.	Mangas de eixo	6.2.	Cabina e carroçaria	7.8.	Aparelho indicador de velocidade	9.2.	Sistemas de desembaciamento e degelo
5.1.3.	Rolamentos das rodas	6.2.1.	Estado	7.9.	Tacógrafo	9.3.	Sistemas de ventilação e de aquecimento
5.2.	Rodas e pneus	6.2.2.	Fixação	7.10.	Limitador de velocidade	9.4.	Bancos
5.2.1.	Cubo da roda	6.2.3.	Portas e fechos	7.11.	Conta-quilómetros	9.4.1.	Bancos de passageiros
5.2.2.	Rodas	6.2.4.	Piso	7.12.	Controlo eletrónico de estabilidade (ESC)	9.4.2.	Banco do condutor
5.2.3.	Pneus	6.2.5.	Banco do condutor	8.	INCONVENIENTES	9.5.	Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino
5.3.	Sistema de suspensão	6.2.6.	Outros bancos	8.1.	Sistema de supressão de ruído	9.6.	Corredores, áreas para passageiros de pé
5.3.1.	Molas e estabilizador	6.2.7.	Comandos de condução	8.2.	Emissões de gases de escape	9.7.	Escadas e degraus
5.3.2.	Amortecedores	6.2.8.	Degraus da cabina	8.2.1.	Emissões de motores de ignição comandada	9.8.	Sistema de comunicação de passageiros
5.3.3.	Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão	6.2.9.	Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	8.2.1.1.	Equipamento de controlo das emissões de escape	9.9.	Avisos
5.3.4.	Articulações da suspensão	6.2.10.	Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	8.2.1.2.	Emissões gasosas	9.10.	Requisitos relativos ao transporte de crianças
5.3.5.	Suspensão pneumática	7.	OUTROS EQUIPAMENTOS	8.2.2.	Emissões de motores de ignição por compressão	9.10.1.	Portas
6.	QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO	7.1.	Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção	8.2.2.1.	Equipamento de redução das emissões de escape	9.10.2.	Sinalização e equipmanentos especiais
6.1.	Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro	7.1.1.	Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	8.2.2.2.	Opacidade	9.11.	Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida
6.1.1.	Estado geral	7.1.2.	Estado dos cintos de segurança/fecho	8.3.	Outros itens relativos ao ambiente	9.11.1.	Portas, rampas e dispositivos de elevação
6.1.2.	Tubos de escape e silenciadores	7.1.3.	Função de limitação de esforço dos cintos de segurança	8.3.1.	Fugas de fluidos	9.11.2.	Sistema de retenção e cadeira de rodas
6.1.3.	Depósito e tubagens de combustível (incluindo o aquecimento dos mesmos)	7.1.4.	Pretensores dos cintos de segurança	9.	INSPEÇÕES SUPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M₂ E M₃	9.11.3.	Sinalização e equipmanentos especiais
6.1.4.	Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe	7.1.5.	Almofadas de ar («airbags»)				
6.1.5.	Suporte de roda sobresselente	7.1.6.	Sistemas SRS				
6.1.6.	Dispositivos de engate e equipamento de reboque	7.2.	Extintor				
		7.3.	Trancas e dispositivo antirroubo				
		7.4.	Triângulo de pré-sinalização				

ANEXO V

MODELO NORMALIZADO DO RELATÓRIO A APRESENTAR À COMISSÃO

Este modelo normalizado deve ser elaborado em formato eletrónico e ser transmitido por via eletrónica, utilizando *software* de escritório corrente.

Compete a cada Estado-Membro apresentar:

- um quadro recapitulativo geral, e
- quadros separados pormenorizados por país de matrícula dos veículos verificados numa inspeção minuciosa, com informações relativas ao número de veículos inspecionados e às deficiências detetadas, por categoria de veículo.

Quadro recapitulativo
de todas as inspeções (iniciais e minuciosas)

Estado-Membro que apresenta o relatório:

exemplo: Bélgica

Período abrangido pelo relatório: ano [X]

a ano [X+1]

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados (1)	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados
Bélgica																		
Bulgária																		
República Checa																		
Dinamarca																		
Alemanha																		
Estónia																		
Irlanda																		
Grécia																		
Espanha																		
França																		
Croácia																		
Itália																		
Chipre																		

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados (1)	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados
Letónia																		
Lituânia																		
Luxemburgo																		
Hungria																		
Malta																		
Países Baixos																		
Áustria																		
Polónia																		
Portugal																		
Roménia																		
Eslovénia																		
Eslováquia																		
Finlândia																		
Suécia																		
Reino Unido																		
Albânia																		
Andorra																		

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados (1)	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados
Arménia																		
Azerbaijão																		
Bielorrússia																		
Bósnia-Herzegovina																		
Geórgia																		
Cazaquistão																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República da Moldávia																		
Federação da Rússia																		
São Marino																		
Sérvia																		
Suíça																		
Tajiquistão																		
Turquia																		

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total		
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados ⁽¹⁾	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	
Turquemenistão																			
Ucrânia																			
Uzbequistão																			
Antiga República Jugoslava da Macedónia																			
Outros países terceiros (especificar)																			

⁽¹⁾ Veículos reprovados com deficiências importantes ou perigosas como indicado no Anexo IV.

Resultados de inspeções minuciosas

Estado-Membro que apresenta o relatório: exemplo: Bélgica

Estado-Membro que apresenta o relatório:

País de matrícula exemplo: Bulgária

PERÍODO: Partida 01/ano [x] a 12/ano [x+1]

País de matrícula dos veículos

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total		
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados (!)	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	

Deficiência detetada

	Inspeccionado	Reprovado																	
(0) Identificação																			
(1) Equipamento de travagem																			
(2) Direção																			
(3) Visibilidade																			
(4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico																			
(5) Eixos, rodas, pneus e suspensão																			

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados ⁽¹⁾	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados
	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Número total de reprováveis																		

⁽¹⁾ Veículos reprovados com deficiências importantes ou perigosas como indicado no Anexo IV.