

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B**

DIRECTIVA 96/96/CE DO CONSELHO

de 20 de Dezembro de 1996

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(JO L 46 de 17.2.1997, p. 1)

Alterada por:

	Jornal Oficial		
	n.º	página	data
► <u>M1</u> Directiva 1999/52/CE da Comissão de 26 de Maio de 1999	L 142	26	5.6.1999
► <u>M2</u> Directiva 2001/9/CE da Comissão de 12 de Fevereiro de 2001	L 48	18	17.2.2001
► <u>M3</u> Directiva 2001/11/CE da Comissão de 14 de Fevereiro de 2001	L 48	20	17.2.2001
► <u>M4</u> Directiva 2003/27/CE da Comissão de 3 de Abril de 2003	L 90	41	8.4.2003

Rectificada por:

► **C1** Rectificação, JO L 93 de 26.3.1998, p. 22 (96/96/CE)



DIRECTIVA 96/96/CE DO CONSELHO

de 20 de Dezembro de 1996

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado ⁽³⁾,

- (1) Considerando que a Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques ⁽⁴⁾, foi substancialmente alterada em várias ocasiões; que, por ocasião das novas alterações, as referidas directivas devem, por razões de clareza, ser reformuladas e reunidas num único texto;
- (2) Considerando que, no âmbito da política comum de transportes, a circulação de determinados veículos no espaço comunitário deve efectuar-se nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no da concorrência entre transportadores dos vários Estados-membros;
- (3) Considerando que o aumento da circulação rodoviária e dos perigos e dos danos que daí resultam colocam a todos os Estados-membros problemas de segurança de natureza e de gravidade análogas;
- (4) Considerando que as actuais normas e métodos de controlo variam de um Estado-membro para outro e que esta situação afecta a equivalência do nível de segurança e de qualidade ecológica dos veículos controlados que circulam nos vários Estados-membros; que, além disso, essa situação pode perturbar as condições de concorrência entre os transportadores dos vários Estados-membros;
- (5) Considerando que daí resulta a necessidade de harmonizar, na medida do possível, a periodicidade desses controlos e os pontos a controlar obrigatoriamente;
- (6) Considerando que os controlos a efectuar durante o período de utilização do veículo devem ser relativamente simples, rápidos e não onerosos;
- (7) Considerando que convém, portanto, que se definam normas e métodos comunitários mínimos para controlo dos pontos enumerados do anexo II, mediante directivas específicas;
- (8) Considerando que as normas nacionais continuam a ser aplicáveis transitoriamente no que diz respeito aos pontos que não foram objecto de directivas específicas;
- (9) Considerando que é necessário adaptar rapidamente as normas e métodos contidos nas directivas específicas ao progresso técnico e que, para facilitar a execução das medidas necessárias para

⁽¹⁾ JO n.º C 193 de 4. 7. 1996, p. 5 e 31.

⁽²⁾ JO n.º C 39 de 12. 2. 1996, p. 24.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Fevereiro de 1996 (JO n.º C 78 de 18. 3. 1996, p. 27), posição comum do Conselho de 18 de Junho de 1996 (JO n.º L 248 de 26. 8. 1996, p. 49) e decisão do Parlamento Europeu de 24 de Outubro de 1996 (JO n.º C 347 de 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ JO n.º L 47 de 18. 2. 1977, p. 47. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/23/CE (JO n.º L 147 de 14. 6. 1994, p. 6).

▼B

- esse efeito, deve ser instituído um processo de estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito de um comité para a adaptação do controlo técnico ao progresso técnico;
- (10) Considerando que, no que diz respeito aos sistemas de travagem, seria prematuro fixar normas relativas à regulação da pressão de ar e aos tempos de enchimento do compressor, etc., dada a variedade dos equipamentos e dos métodos de ensaio na Comunidade;
 - (11) Considerando que se prevêem novas alterações da presente directiva, a fim de harmonizar e melhorar os métodos de controlo;
 - (12) Considerando que, até que existam procedimentos e práticas de controlo harmonizados, os Estados-membros podem recorrer ao procedimento de controlo que considerem adequado para verificar se o veículo em questão satisfaz os requisitos de travagem;
 - (13) Considerando que os Estados-membros, no âmbito das respectivas competências, devem garantir qualidade e o método utilizado no controlo técnico dos veículos.
 - (14) Considerando que a Comissão deve verificar a aplicação prática da presente directiva e apresentar periodicamente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os resultados alcançados;
 - (15) Considerando que todas as partes envolvidas no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o estado de carga do veículo durante o controlo podem influenciar o grau de confiança que os controladores depositam na fiabilidade do sistema de travagem;
 - (16) Considerando que a fixação de valores de referência para as forças de travagem adaptados ao estado de carga do veículo contribuiria para estabelecer essa confiança e que a presente directiva autoriza esse tipo de controlo técnico como alternativa à utilização de valores mínimos fixados para o comportamento funcional para cada categoria de veículos;
 - (17) Considerando que, no que diz respeito aos sistemas de travagem, a presente directiva abrange os veículos recepcionados segundo a Directiva 71/320/CEE⁽¹⁾; que, no entanto, certos tipos de veículos foram recepcionados segundo normas nacionais que podem não se coadunar com a presente directiva;
 - (18) Considerando que os Estados-membros podem tornar o controlo do sistema de travagem a categorias de veículos ou a pontos não abrangidos pela presente directiva;
 - (19) Considerando que os Estados-membros podem prever controlos mais severos ou mais frequentes para os sistemas de travagem;
 - (20) Considerando que a presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, controlando regularmente essas emissões, bem como assegurar a retirada de circulação de veículos altamente poluentes enquanto não se encontrarem em condições de manutenção correctas;
 - (21) Considerando que uma afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas para o próprio motor e para o ambiente, na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia; que é importante desenvolver meios de transporte que respeitem o ambiente;

(1) Directiva 71/320/CEE do Conselho, 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques (JO n.º L 202 de 6. 9. 1971, p. 37). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE (JO n.º L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

▼B

- (22) Considerando que, no que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente das condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões;
- (23) Considerando que, no que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca), a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto às condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões;
- (24) Considerando que a percentagem de veículos recusados em função do controlo das emissões pode ser elevada para os veículos que não tenham sido sujeitos à manutenção de rotina;
- (25) Considerando que, no que se refere aos veículos cujos requisitos de recepção exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias em circuito fechado controlados por sonda *lambda*, as normas de controlo periódico das emissões devem ser mais severas do que no caso dos veículos convencionais;
- (26) Considerando que os Estados-membros podem, se for caso disso, excluir do âmbito de aplicação da directiva determinadas categorias de veículos de interesse histórico; que, além disso, podem igualmente fixar as suas próprias normas de controlo para esses veículos; que, esta possibilidade não deve conduzir à aplicação de normas mais rígidas do que as que o veículo devia satisfazer aquando da sua concepção;
- (27) Considerando que a presente directiva deve poder ser progressivamente adaptada, a fim de ter em conta os progressos realizados no plano da construção de veículos que facilitem a inspecção em funcionamento, bem como os progressos realizados na metodologia de controlo destinados a reflectir de um modo mais fiel as condições de funcionamento;
- (28) Considerando que a Directiva 92/6/CEE ⁽¹⁾ prevê a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade em determinadas categorias de veículos rodoviários;
- (29) Considerando que, enquanto se aguarda que a evolução tecnológica dos dispositivos de limitação de velocidade permita facilitar o respectivo controlo, estes podem já, todavia, ser objecto, no âmbito do controlo técnico e quando possível, de uma série de verificações de determinados elementos;
- (30) Considerando que, actualmente, o controlo do funcionamento correcto dos dispositivos de limitação de velocidade é deixada aos Estados-membros, que podem utilizar os meios que considerarem adequados para o efeito; que se pretende harmonizar oportunamente as normas e os métodos de ensaio;
- (31) Considerando que é conveniente que a Comissão avalie o controlo em funcionamento do dispositivo de limitação de velocidade e apresentará um relatório ao Conselho; que as conclusões desse relatório constituirão a base de qualquer outra proposta posterior relativa à evolução da regulamentação aplicável aos dispositivos de limitação de velocidade;
- (32) Considerando que os requisitos técnicos relativos aos táxis e ambulâncias são análogos aos dos automóveis particulares; que, por isso, os pontos a controlar podem ser semelhantes, embora a frequência dos controlos seja diferente;

⁽¹⁾ Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO n.º L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

▼B

- (33) Considerando que, tendo em conta os efeitos da presente directiva sobre o sector em causa e o princípio da subsidiariedade, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são necessárias para a harmonização das regras relativas ao controlo técnico, para impedir a distorção da concorrência entre os transportadores e garantir que os veículos sejam correctamente controlados e mantidos; que esses objectivos não podem ser atingidos na sua totalidade pelos Estados-membros individualmente;
- (34) Considerando que a presente directiva não deve afectar as obrigações dos Estados-membros relativas aos prazos de transposição para a legislação nacional e de aplicação indicados na parte B do anexo III,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

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

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

Artigo 2.º

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

Artigo 3.º

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

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

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

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

▼B

CAPÍTULO II

Excepções e derrogações

Artigo 4.º

1. Os Estados-membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os veículos das forças armadas, das forças de ordem pública e dos bombeiros.
2. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, excluir do âmbito de aplicação da presente directiva, ou submeter a disposições especiais, determinados veículos explorados ou utilizados em condições excepcionais bem como veículos que não utilizem nunca ou quase nunca a via pública, incluindo os veículos de interesse histórico construídos antes de 1 de Janeiro de 1960, ou temporariamente retirados da circulação.
3. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, definir as suas próprias normas de controlo em relação a veículos de interesse histórico.

Artigo 5.º

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

- antecipar a data do primeiro controlo técnico obrigatório e, se necessário, sujeitar o veículo a um controlo prévio ao seu registo,
- diminuir o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos,
- tornar obrigatório o controlo técnico do equipamento facultativo,
- aumentar o número de pontos a controlar,
- tornar a obrigação do controlo técnico periódico ►C1 extensivo ◀ a outras categorias de veículos,
- prescrever controlos especiais adicionais,
- exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais severos que os especificados no anexo II e incluir a realização do controlo com massas em carga mais elevadas em relação aos veículos registados no seu território, desde que esses valores não excedam os valores aplicáveis à recepção de tipo inicial do veículo.

Artigo 6.º

1. Em derrogação do disposto nos anexos I e II os Estados-membros podem, até 1 de Janeiro de 1993:

- adiar a data do primeiro controlo técnico obrigatório,
- aumentar o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos,
- reduzir o número de pontos a controlar,
- alterar as categorias de veículos sujeitos ao controlo técnico obrigatório,

desde que todos os veículos comerciais ligeiros referidos no ponto 5 do anexo I sejam sujeitos, antes dessa data, a um controlo técnico, nos termos da presente directiva.

Todavia, o n.º 1 é aplicável até 1 de Janeiro de 1995 nos Estados-membros em que, em 28 de Julho de 1988, não existia para essa categoria de veículos um sistema de controlo técnico periódico comparável ao previsto na presente directiva.

2. No que diz respeito aos automóveis particulares referidos no ponto 6 do anexo I, o n.º 1 é aplicável até 1 de Janeiro de 1994.

Todavia, o n.º 1 é aplicável até 1 de Janeiro de 1998 nos Estados-membros em que em 31 de Dezembro de 1991, não existia para essa categoria de veículos um sistema de controlo técnico periódico comparável ao previsto na presente directiva.



CAPÍTULO III

Disposições finais*Artigo 7.º*

1. O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, adoptará as directivas específicas necessárias para definir as normas e os métodos mínimos relativos ao controlo dos pontos enumerados no anexo II.
2. As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as normas e os métodos definidos por directivas específicas serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 8.º

Artigo 8.º

1. A Comissão será assistida por um comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, adiante designado «comité», composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.
2. O comité adoptará o seu regulamento interno.
3. O representante da Comissão submete à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão. O parecer é emitido por maioria, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 148.º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no seio do comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no mesmo artigo. O presidente não participa na votação.
4. a) A Comissão adopta as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.
b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho delibera por maioria qualificada.
Se, no prazo de três meses a contar da data em que a proposta lhe foi submetida, o Conselho ainda não tiver deliberando, a Comissão adoptará as medidas propostas.

Artigo 9.º

1. O mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre a aplicação do controlo técnico aos automóveis particulares, acompanhado de qualquer proposta necessária, nomeadamente em relação à periodicidade e ao teor dos controlos.
2. O mais tardar três anos após a introdução do controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade, a Comissão examinará se, com base na experiência adquirida, os controlos previstos são suficientes para detectar dispositivos de limitação de velocidade defeituosos ou manipulados abusivamente e se é necessário alterar a regulamentação vigente.

Artigo 10.º

As directivas indicadas na parte A do anexo III são revogadas, sem prejuízo das obrigações dos Estados-membros relativas aos prazos de transposição e aplicação indicados na parte B do anexo III.

As referências às directivas revogadas serão consideradas como referências à presente directiva a devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondência do anexo IV.

▼B*Artigo 11.º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar até 9 de Março de 1998, e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

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

3. Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias à aplicação do sistema de controlo previsto na presente directiva.

As medidas adoptadas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 12.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 13.º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.



ANEXO I

CATEGORIAS DE VEÍCULOS SUJEITOS A CONTROLO TÉCNICO E PERIODICIDADE DOS CONTROLOS

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



ANEXO II

PONTOS DE CONTROLO OBRIGATÓRIOS

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

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

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

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

1. Dispositivos de travagem

O controlo dos dispositivos de travagem do veículo deve incidir sobre os pontos a seguir indicados. Os valores obtidos durante o controlo dos dispositivos de travagem devem corresponder, na medida em que tal for praticável, às normas técnicas da Directiva 71/320/CEE ⁽¹⁾.

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1. Estado mecânico e funcionamento	
1.1.1. Pivot do pedal do travão de pé	<ul style="list-style-type: none"> — Demasiado apertado — Rolamento gasto — Desgaste/folga excessiva
1.1.2. Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	<ul style="list-style-type: none"> — Curso excessivo, reserva de curso insuficiente — O travão liberta-se com dificuldade — Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	<ul style="list-style-type: none"> — Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz dos travões excessivo — Pressão de ar/vácuo insuficientes para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indica um valor pouco seguro) — Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis
1.1.4. Indicador de pressão baixa ou manómetro	<ul style="list-style-type: none"> — Funcionamento defeituoso do indicador de pressão baixa/manómetro de pressão de ar
Válvula manual de comando do travão	<ul style="list-style-type: none"> — Comando fissurado ou danificado, desgaste excessivo — Funcionamento defeituoso da válvula de comando — Comando inseguro na haste da válvula ou unidade da válvula insegura — Conexões mal fixadas ou fugas no sistema — Funcionamento pouco satisfatório

▼B

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1.6. Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	<ul style="list-style-type: none"> — Cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente — Desgaste excessivo no pivot da alavanca ou no mecanismo da cremalheira — Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> — Danificadas, fugas de ar excessivas — Perda excessiva de óleo do compressor — Fixação insegura/inadequada — Perda de óleo dos travões
1.1.8. Conexões dos travões do reboque	<ul style="list-style-type: none"> — Torneiras de isolamento ou válvula autovedante defeituosas — Fixação insegura/inadequada — Fugas excessivas
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	<ul style="list-style-type: none"> — Danificado, corroído, com fugas — Dispositivo de purga inoperativo — Fixação insegura/inadequada
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz — Cilindro principal defeituoso ou com fugas — Cilindro principal inseguro — Quantidade insuficiente de óleo dos travões — Tampão do reservatório do cilindro principal em falta — Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa — Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões
1.1.11. Conexões dos travões de reboque	<ul style="list-style-type: none"> — Risco de falho ou fractura — Fugas nos tubos ou nas conexões — Danificadas ou excessivamente corroídas — Mal localizadas
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Risco de falha ou fractura — Danificadas, esfoladas, demasiado curtas, torcidas — Fugas nos tubos ou nas conexões — Inchamento excessivo dos tubos sob pressão — Porosidade
1.1.13. Cintas/calços dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Desgaste excessivo — Atacados por óleo, gorduras, etc.
1.1.14. Tambores, discos dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados — Atacados por óleo gorduras, etc. — Chapa de apoio insegura

▼B

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

▼B

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.2.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — Uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas, inferior às seguintes: Eficiência mínima de travagem Categoria 1: 50 % ⁽²⁾ Categoria 2: 43 % ⁽³⁾ Categoria 3: 40 % ⁽⁴⁾ Categoria 4: 50 % Categoria 5: 45 % ⁽⁵⁾ Categoria 6: 50 % ou — Esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículos ⁽⁶⁾
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)	
1.3.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> — Travão inoperativo num dos lados — O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo — Inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação) — O dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques
1.3.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % ⁽⁷⁾ da relação definida no ponto 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	
1.4.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> — Travão inoperativo num dos lados
1.4.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16 % ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima de combinação de veículos inferior a 12 %, conforme o valor mais elevado
1.5. Comportamento funcional do retardor ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape	<ul style="list-style-type: none"> — Inexistência de variação gradual (retardador) — Defeituoso
1.6. Sistema anti-bloqueio de travagem	<ul style="list-style-type: none"> — Mau funcionamento do dispositivo avisador de anti-bloqueio — Defeituoso

▼B

- (¹) Directiva do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques (JO n.º L 202 de 6. 9. 1971, p. 37), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE (JO n.º L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).
- (²) 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou recepcionados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a recepção CE de tipo [Directiva 71/320/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/194/CEE, (JO n.º L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)].
- (³) 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE alterada pela Directiva 85/647/CEE (JO n.º L 380 de 31. 12. 1985, p. 1) na legislação dos Estados-membros, consoante a data que for mais recente.
- (⁴) 43 % para reboques e semi-reboques registados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE, na legislação dos Estados-membros, consoante a data que for mais recente.
- (⁵) 50 % para veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou, se for posterior, a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE, na legislação dos Estados-membros.
- (⁶) Por valor de referência para o eixo do veículo entende-se o esforço de travagem, expresso em newtons, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que veículo é apresentado ao controlo.
- (⁷) Relativamente aos veículos das categorias 2 e 5, o desempenho mínimo do travão secundário será 2,2 m/s² (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva 71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE da Comissão).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
2. Direcção e volante	2. Direcção
2.1. Estado mecânico	2.1. Estado mecânico
2.2. Volante de direcção	2.2. Folgas na direcção
2.3. Folgas na direcção	2.3. Fixação do sistema de direcção
	2.4. Rolamentos das rodas
3. Visibilidade	3. Visibilidade
3.1. Campo de visão	3.1. Campo de visão
3.2. Estado dos vidros	3.2. Estado dos vidros
3.3. Espelhos retrovisores	3.3. Espelhos retrovisores
3.4. Limpa-vidros	3.4. Limpa-vidros
3.5. Lava-vidros	3.5. Lava-vidros
4. Luzes, reflectores e equipamento eléctrico	4. Equipamento de iluminação
4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios)	4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios)
4.1.1. Estado e funcionamento	4.1.1. Estado e funcionamento
4.1.2. Alinhamento	4.1.2. Alinhamento
4.1.3. Interruptores	4.1.3. Interruptores
4.1.4. Eficiência visual	
4.2. Luzes de presença da frente e luzes delimitadoras do veículo	4.2. Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de:
4.2.1. Estado e funcionamento	4.2.1. Luzes de presença da frente a da retaguarda
4.2.2. Cor e eficiência visual	4.2.2. Luzes de travagem
	4.2.3. Luzes indicadoras de mudança de direcção
	4.2.4. Luzes de marcha atrás
	4.2.5. Luzes de nevoeiro
	4.2.6. Luzes da chapa de matrícula
	4.2.7. Reflectores
	4.2.8. Luzes de perigo
4.3. Luzes de travagem	

▼B

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
4.3.1. Estado e funcionamento	
4.3.2. Cor e eficiência visual	
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direcção	
4.4.1. Estado e funcionamento	
4.4.2. Cor e eficiência visual	
4.4.3. Interruptores	
4.4.4. Frequência de intermitência	
4.5. Luzes de nevoeiro da frente a da retaguarda	
4.5.1. Localização	
4.5.2. Estado e funcionamento	
4.5.3. Cor e eficiência visual	
4.6. Luzes de marcha atrás	
4.6.1. Estado e funcionamento	
4.6.2. Cor e eficiência visual	
4.7. Luzes da chapa de matrícula da retaguarda	
4.8. Reflectores — Estado e cor	
4.9. Avisadores	
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque	
4.11. Instalação eléctrica	
5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão	5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão
5.1. Eixos	5.1. Eixos
5.2. Rodas e pneumáticos	5.2. Rodas e pneumáticos
5.3. Suspensão	5.3. Suspensão
6. Quadro e acessórios do quadro	6. Quadro e acessórios do quadro
6.1. Quadro ou estrutura e acessórios	6.1. Quadro ou estruturas e acessórios
6.1.1. Estado geral	6.1.1. Estado geral
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	6.1.2. Tubos de escape e silenciadores
6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível	6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível
6.1.4. Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados	6.1.4. Suporte da roda de reserva
6.1.5. Suporte da roda de reserva	6.1.5. Segurança do dispositivo de engate (se existente)
6.1.6. Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques	
6.2. Cabina e carroçaria	6.2. Carroçaria

▼B

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
6.2.1. Estado geral	6.2.1. Estado estrutural
6.2.2. Fixação	6.2.2. Portas e fechos
6.2.3. Portas e fechos	
6.2.4. Piso	
6.2.5. Banco do condutor	
6.2.6. Estribos	
7. Equipamentos diversos	7. Equipamentos diversos
7.1. Cintos de segurança	7.1. Fixação do banco do condutor
7.2. Extintor	7.2. Fixação da bateria
7.3. Fechos e dispositivos anti-roubo	7.3. Avisador sonoro
7.4. Triângulo de pré-sinalização	7.4. Triângulo de pré-sinalização
7.5. Caixa de primeiros socorros	7.5. Cintos de segurança 7.5.1. Segurança das fixações 7.5.2. Estado dos cintos 7.5.3. Funcionamento
7.6. Calço(s) de roda(s)	
7.7. Avisador sonoro	
7.8. Velocímetro	
7.9. Tacógrafo (existência e integridade dos selos) — Verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) n.º 3821/85 (1) — Em caso de dúvida, verificar se o perímetro ou a dimensão dos pneumáticos coincide com os dados indicados na chapa do tacógrafo, se necessário — Se for possível, verificar que os selos do tacógrafo e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos	

▼ **B**

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
<p>7.10. Dispositivo de limitação de velocidade</p> <p>— Se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade está montado nos termos da Directiva 92/6/CEE ⁽¹⁾</p> <p>— Verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação de velocidade</p> <p>— Se for possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos</p> <p>► M4 — Se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade impede que os veículos mencionados nos artigos 2.º e 3.º da Directiva 92/6/CEE excedam os valores impostos ◀</p>	
8. Perturbações	8. Perturbações
8.1. Ruído	8.1. Ruído
<p>(1) 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 n.º L 370 de 31. 12. 1985, p. 8). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2479/95 da Comissão (JO n.º L 256 de 26. 10. 1995, p. 8).</p> <p>(2) Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO n.º L 57 de 2. 3. 1992, p. 27) e rectificação (JO n.º L 224 de 30. 9. 1993, p. 34).</p>	

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

▼ **M4**

8.2. Emissões de escape

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

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

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

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

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

▼M4

- i) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual os Estados-Membros exigiam que os veículos satisfizessem a Directiva 70/220/CEE⁽¹⁾ e 1 de Outubro de 1986: 4,5 % vol,
 - ii) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: 3,5 % vol.
- b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:
1. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
 2. Inspeção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.
 3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de CO nos gases de escape de acordo com o ponto 4 ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos ensaios, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo.
 4. Emissões pelo tubo de escape — valores-limite

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

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

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE⁽²⁾, ou por alterações posteriores, 0,3 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com a Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002.

- ii) Medições com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, 2 000 min⁻¹:

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 76 de 9.3.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

▼ **M4**

b) Pré-condicionamento do veículo:

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

c) Método de controlo

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

d) Valores-limite

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

Coeficiente de absorção máximo para:

- motores *diesel* normalmente aspirados = 2,5 m⁻¹,
- motores *diesel* sobrealimentados = 3,0 m⁻¹,
- aplica-se um limite de 1,5 m⁻¹ aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores-limite indicados na:

- a) coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 4),
- b) coluna B1 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE ⁽²⁾ (veículo pesado com motor *diesel* — Euro 4),

⁽¹⁾ JO L 190 de 20.8.1972, p. 1.

⁽²⁾ JO L 44 de 16.2.2000, p. 1.

▼M4

- c) coluna B2 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE (veículo pesado com motor *diesel* — Euro 5),
- d) coluna C dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE [veículo pesado — (veículo ecológico avançado) — VEA], ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE, ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

Se não for possível estabelecer a correspondência com o ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2008.

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

8.2.3. Equipamentos de controlo

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

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

▼B

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
8.3. Supressão de interferências de rádio	
9. Controlos suplementares para veículos de transporte público	
9.1. Saída(s) de emergência (incluindo martelos para partir os vidros), sinais indicadores da(s) saída(s) de emergência	
9.2. Sistema de aquecimento	
9.3. Sistema de ventilação	
9.4. Disposição dos bancos	

▼B

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
9.5. Iluminação interior	
10. Identificação do veículo	10. Identificação do veículo
10.1 Chapas de matrícula	10.1. Chapas de matrícula
10.2. Número do quadro	10.2. Número do quadro



ANEXO III

PARTE A

Directivas revogadas

(referidas no artigo 10.º)

Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques e suas alterações sucessivas:

- Directiva 88/449/CEE do Conselho,
- Directiva 91/225/CEE do Conselho,
- Directiva 91/328/CEE do Conselho,
- Directiva 92/54/CEE do Conselho,
- Directiva 92/55/CEE do Conselho,
- Directiva 94/23/CE da Comissão.

PARTE B

Directiva	Prazos	
	de transposição	de aplicação
77/143/CEE (JO n.º L 47 de 18. 2. 1977, p. 47)	31 de Dezembro de 1977	31 de Dezembro de 1977
88/449/CEE (JO n.º L 222 de 12. 8. 1988, p. 10)	28 de Julho de 1990	28 de Julho de 1990
91/225/CEE (JO n.º L 103 de 23. 4. 1991, p. 3)	1 de Janeiro de 1992	1 de Janeiro de 1992
91/328/CEE (JO n.º L 178 de 6. 7. 1991, p. 29)	1 de Julho de 1993	1 de Julho de 1993
92/54/CEE (JO n.º L 225 de 10. 8. 1992, p. 63)	22 de Junho de 1993	22 de Junho de 1993
92/55/CEE (JO n.º L 225 de 10. 8. 1992, p. 68)	22 de Junho de 1993	1 de Janeiro de 1994
Para os veículos referidos na alínea a) do ponto 8.2.1 do anexo II		1 de Janeiro de 1996
Para os veículos referidos no ponto 8.2.2 do anexo II		1 de Janeiro de 1997
Para os veículos referidos na alínea b) do ponto 8.2.1 do anexo II		
94/23/CE (JO n.º L 147 de 14. 6. 1994, p. 6)	1 de Janeiro de 1997	1 de Janeiro de 1997

ANEXO IV

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA N.º 1

(articulado)

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
N.º 1 do artigo 1.º	Artigo 1.º						
N.º 2 do artigo 1.º	N.º 1 do artigo 2.º						
Artigo 2.º	Artigo 4.º						
N.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 1.º	N.º 1 do artigo 5.º						
N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º	N.º 2 do artigo 5.º						
N.º 2 do artigo 3.º	N.º 3 do artigo 5.º						
N.º 3 do artigo 3.º							
N.º 1 do artigo 4.º	N.º 2 do artigo 2.º						Artigo 2.º
N.º 2 do artigo 4.º	N.º 3 do artigo 2.º						
N.º 3 do artigo 4.º							
Artigo 5.º, primeiro a sexto travessões	Artigo 3.º						
Artigo 5.º, sétimo travessão							
N.º 1 do artigo 6.º	N.º 1 do artigo 7.º	N.º 1 do artigo 1.º					
N.º 2 do artigo 6.º							
N.ºs 1 e 2 do artigo 7.º		Artigo 1.º		N.º 1 do artigo 1.º			



Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
N.º 1 a 4 do artigo 8.º			Artigo 1.º	Artigo 3.º			
N.º 1 do artigo 9.º		N.º 1 do artigo 2.º	N.º 1 do artigo 2.º	N.º 1 do artigo 2.º	N.º 1 do artigo 2.º	N.º 1 a 3 do artigo 2.º	N.º 1 do artigo 5.º
N.º 2 do artigo 9.º		N.º 2 do artigo 2.º	N.º 2 do artigo 2.º	N.º 2 do artigo 2.º	N.º 2 do artigo 2.º		N.º 2 do artigo 5.º
Artigo 10.º							
N.º 1 do artigo 11.º	Artigo 6.º						
N.º 2 do artigo 11.º							
N.º 3 do artigo 11.º	N.º 2 do artigo 2.º						
Artigo 12.º						N.º 4 do artigo 2.º	
Artigo 13.º							

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA N.º 2
(veículos sujeitos a controlo técnico)

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Anexo I							
Categoria 1	Anexo I						
Categoria 2	Categoria 1						
Categoria 3	Categoria 2						
Categoria 4	Categoria 3						
Categoria 5	Categoria 4						
Categoria 6		N.º 2 do artigo 1.º		N.º 2 do artigo 1.º			

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA N.º 3
(pontos de controlo)

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Anexo II (*)	Anexo II						
Nota introdutória 1	Nota introdutória 1				N.º 1 do artigo 1.º		
Nota introdutória 2					N.º 1 do artigo 1.º		
Nota introdutória 3					N.º 1 do artigo 1.º		
Ponto 1							Artigo 1.º
Ponto 1.2							
Ponto 1.2.1							
Ponto 1.2.2							
Ponto 1.3							
Ponto 1.3.1					N.º 1 do artigo 1.º		Artigo 1.º
Ponto 1.3.2							
Ponto 1.4							
Ponto 1.4.1					N.º 1 do artigo 1.º		Artigo 1.º
Ponto 1.4.2							
Ponto 1.5							
Ponto 1.6							
Ponto 2							
Ponto 7.8							
Ponto 7.9							
(Título) (primeiro a terceiro travessões)	N.º 3 do artigo 1.º	N.º 3 do artigo 1.º					
Ponto 7.10 (primeiro a terceiro travessões)							
Ponto 8 (primeiro a terceiro travessões)							
Ponto 8.1		N.º 3 do artigo 1.º					



Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Ponto 8.2							
Ponto 8.2.4							
Ponto 8.3		N.º 3 do artigo 1.º					
Ponto 10.2						N.º 1 do artigo 1.º	

(*) A categoria 4 (táxis e ambulâncias) é transferida da coluna da esquerda para a coluna da direita (com as categorias 5 e 6) no anexo II.