



**DIRECTIVA 2009/40/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO**

de 6 de Maio de 2009

relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques ⁽³⁾, foi por diversas vezes alterada de modo substancial ⁽⁴⁾. Uma vez que são necessárias novas alterações, deverá proceder-se, por razões de clareza, à sua reformulação.
- (2) No âmbito da política comum de transportes, a circulação de determinados veículos no espaço comunitário deve efectuar-se nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no da concorrência entre transportadores dos vários Estados-Membros.
- (3) O aumento da circulação rodoviária e dos perigos e dos danos que daí resultam colocam a todos os Estados-Membros problemas de segurança de natureza e de gravidade análogas.
- (4) Os controlos a efectuar durante o período de utilização do veículo devem ser relativamente simples, rápidos e não onerosos.
- (5) Deverão, portanto, ser definidos normas e métodos comunitários mínimos para controlo dos pontos enumerados na presente directiva, mediante directivas específicas.

⁽¹⁾ JO C 224 de 30.8.2008, p. 66.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 23 de Setembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e Decisão do Conselho de 30 de Março de 2009.

⁽³⁾ JO L 46 de 17.2.1997, p. 1.

⁽⁴⁾ Ver a parte A do anexo III.

▼B

- (6) É necessário adaptar rapidamente as normas e métodos contidos nas directivas específicas ao progresso técnico. Para facilitar a execução das medidas necessárias para esse efeito, deverá ser instituído um processo de estreita cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão no âmbito de um comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques.
- (7) No que diz respeito aos sistemas de travagem, é difícil fixar normas relativas a matérias como a regulação da pressão de ar e os tempos de enchimento do compressor, dada a variedade dos equipamentos e dos métodos de ensaio na Comunidade.
- (8) Todos os interessados directos no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o estado de carga do veículo durante o controlo podem influenciar o grau de confiança que os controladores depositam na fiabilidade do sistema de travagem.
- (9) A fixação de valores de referência para as forças de travagem adaptados ao estado de carga do veículo contribuiria para estabelecer essa confiança. A presente directiva deverá permitir esse tipo de controlo técnico como alternativa à utilização de valores mínimos fixados para o comportamento funcional relativamente a cada categoria de veículos.
- (10) No que diz respeito aos sistemas de travagem, a presente directiva deverá abranger os veículos objecto de homologação por tipo de componente, nos termos da Directiva 71/320/CEE do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques ⁽¹⁾. No entanto, certos tipos de veículos foram objecto de homologação por tipo de componente nos termos de normas nacionais que podem não se coadunar com a referida directiva.
- (11) Os Estados-Membros podem estender o controlo do sistema de travagem a categorias de veículos ou a pontos não abrangidos pela presente directiva.
- (12) Os Estados-Membros podem prever controlos mais severos ou mais frequentes para os sistemas de travagem.
- (13) A presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, controlando regularmente essas emissões, bem como assegurando a retirada de circulação de veículos altamente poluentes enquanto não se encontrarem em condições de manutenção correctas.

⁽¹⁾ JO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

▼B

- (14) Uma afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas para o próprio motor e para o ambiente, na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia. É importante desenvolver meios de transporte que respeitem o ambiente.
- (15) No que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente das condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões.
- (16) No que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca), a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto às condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões.
- (17) A percentagem de veículos recusados em função do controlo das emissões pode ser elevada para os veículos que não tenham sido sujeitos à manutenção de rotina.
- (18) No que se refere aos veículos relativamente aos quais os requisitos de homologação por tipo exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias em circuito fechado controlados por sonda lambda, as normas de controlo periódico das emissões devem ser mais severas do que no caso dos veículos convencionais.
- (19) A Directiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor ⁽¹⁾, exige a introdução, a partir de 2000, de sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) relativamente a automóveis e veículos comerciais ligeiros a gasolina para monitorizar o funcionamento do sistema de controlo das emissões dos veículos em serviço. Da mesma forma, a partir de 2003, os sistemas OBD também serão exigidos para os veículos novos com motores diesel.
- (20) Os Estados-Membros podem, se for caso disso, excluir do âmbito de aplicação da directiva determinadas categorias de veículos de interesse histórico. Além disso, podem igualmente fixar as suas próprias normas de controlo para esses veículos. Esta possibilidade não deve conduzir à aplicação de normas mais rígidas do que as que o veículo deveria satisfazer aquando da sua concepção.
- (21) Existem sistemas de diagnóstico simples e vulgares que podem ser utilizados pelas organizações de controlo para ensaiar a grande maioria dos limitadores de velocidade. No que diz respeito aos veículos para os quais tais ferramentas de diagnóstico não estão imediatamente disponíveis, as autoridades terão de utilizar equipamentos disponíveis provenientes do fabricante original dos veículos ou prever a aceitação da certificação de controlo adequada pelo fabricante do veículo ou seus representantes.

⁽¹⁾ JO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

▼B

- (22) A verificação periódica do funcionamento correcto do limitador de velocidade deve ser facilitada relativamente a veículos munidos do novo equipamento de registo (tacógrafo digital) de acordo com o Regulamento (CE) n.º 2135/98 do Conselho, de 24 de Setembro de 1998, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 ⁽¹⁾. Os veículos novos estão munidos com tal equipamento a partir de 2003.
- (23) Os requisitos técnicos relativos aos táxis e ambulâncias são análogos aos dos automóveis particulares. Por isso, os pontos a controlar podem ser semelhantes, embora a frequência dos controlos seja diferente.
- (24) Os Estados-Membros, no âmbito das respectivas competências, devem garantir que os ensaios no controlo técnico dos veículos são realizados metodicamente e com elevados padrões de qualidade.
- (25) A Comissão deverá verificar a aplicação prática da presente directiva.
- (26) Atendendo a que os objectivos da acção encarada, a saber, harmonizar as regras relativas ao controlo técnico, impedir a distorção da concorrência entre os transportadores e garantir que os veículos sejam correctamente controlados e mantidos, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão da acção, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (27) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (28) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para definir determinadas normas e métodos mínimos relativos ao controlo e adaptá-los ao progresso técnico. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (29) A presente directiva não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas, indicados na parte B do anexo III,

⁽¹⁾ JO L 274 de 9.10.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

APROVARAM 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.

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-Membro ou por entidades de natureza pública por ele incumbidos dessa função, ou por organismos ou estabelecimentos por ele designados, eventualmente de carácter privado, autorizados para o efeito, e actuando sob a sua vigilância directa. Em particular, sempre que os estabelecimentos encarregados do controlo técnico funcionarem simultaneamente como oficinas de reparação de veículos, os Estados-Membros assegurarão a objectividade e uma elevada qualidade do controlo.

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros tomam 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 são comunicadas aos outros Estados-Membros e à Comissão.

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

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



CAPÍTULO II

EXCEPÇÕES

Artigo 4.º

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

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

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

Artigo 5.º

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

- a) Antecipar a data do primeiro controlo técnico obrigatório e, se necessário, exigir que o veículo seja sujeito a um controlo prévio ao seu registo;

- b) Diminuir o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos;

- c) Tornar obrigatório o controlo técnico do equipamento facultativo;

- d) Aumentar o número de pontos a controlar;

- e) Tornar a obrigação do controlo técnico periódico extensivo a outras categorias de veículos;

- f) Prescrever controlos especiais adicionais;

- g) Exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais severos que os especificados no anexo II e incluir a realização do controlo com massas em carga mais elevadas, em relação aos veículos registados no seu território, desde que esses valores não excedam os valores aplicáveis à homologação por tipo inicial do veículo.



CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 6.º

1. A Comissão aprova as directivas específicas necessárias para definir as normas e os métodos mínimos relativos ao controlo dos pontos enumerados no anexo II, bem como quaisquer alterações necessárias para adaptar essas normas e métodos ao progresso técnico.
2. Aquelas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º

Artigo 7.º

1. A Comissão é assistida por um comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º-A, n.ºs 1 a 4, e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 8.º

O mais tardar três anos após a introdução do controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade, a Comissão examina 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 9.º

Os Estados-Membros comunicam à Comissão os textos das principais disposições de direito nacional que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 10.º

É revogada a Directiva 96/96/CE, com a redacção que lhe foi dada pelos actos referidos na parte A do anexo III, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas, indicados na parte B do anexo III.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência que consta do anexo IV.

Artigo 11.º

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

Artigo 12.º

Os Estados-Membros são os 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

▼ M1*ANEXO II***PONTOS DE CONTROLO OBRIGATÓRIOS**

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. ÂMBITO DA INSPECÇÃO
3. CERTIFICADO DE CONTROLO TÉCNICO
4. REQUISITOS MÍNIMOS DE INSPECÇÃO
 0. Identificação do veículo;
 1. Equipamento de travagem;
 2. Direcção;
 3. Visibilidade;
 4. Equipamento de iluminação e componentes do sistema eléctrico;
 5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão;
 6. Quadro e acessórios do quadro;
 7. Equipamentos diversos;
 8. Perturbações;
 9. Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3
1. INTRODUÇÃO

O presente anexo identifica os sistemas e componentes de veículos a controlar. Além disso, descreve em pormenor o método a seguir para efectuar esse controlo e os critérios a aplicar para determinar se o estado do veículo é aceitável.

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

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

Os controlos devem ser efectuados utilizando as técnicas e os equipamentos actualmente disponíveis, e sem utilizar ferramentas de desmontagem ou remoção de qualquer peça ou componente do veículo.

Todos os pontos enumerados devem ser tidos como obrigatórios num controlo técnico periódico de veículos, excepto os marcados com a indicação (X), que dizem respeito ao estado do veículo e à sua aptidão para circular na estrada, mas não são considerados essenciais num controlo técnico periódico.

As «Razões da não aprovação» não se aplicam caso digam respeito a requisitos não previstos na legislação aplicável em matéria de homologação de veículos aquando da primeira matrícula e da primeira entrada em circulação, ou a requisitos relativos à retromontagem.

Se o método da inspecção for indicado como visual, isto significa que, além de observar os pontos a controlar, o inspector deve, se for caso disso, manuseá-los, avaliar o ruído ou utilizar qualquer outro meio de inspecção adequado sem utilizar equipamentos.

▼ M1**2. ÂMBITO DA INSPECÇÃO**

A inspecção deve incidir, pelo menos, nos pontos abaixo indicados, desde que digam respeito ao equipamento instalado no veículo sujeito a controlo.

0. Identificação do veículo;
1. Equipamento de travagem;
2. Direcção;
3. Visibilidade;
4. Equipamento de iluminação e componentes do sistema eléctrico;
5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão;
6. Quadro e acessórios do quadro;
7. Equipamentos diversos;
8. Perturbações;
9. Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3.

3. CERTIFICADO DE CONTROLO TÉCNICO

O operador ou condutor do veículo tem de ser informado por escrito dos defeitos, do resultado do controlo e das consequências jurídicas decorrentes.

Os certificados de controlo técnico emitidos ao abrigo do controlo técnico periódico obrigatório de veículos devem incidir, pelo menos, nos pontos seguintes:

1. número de identificação do veículo (VIN)
2. número da chapa de matrícula e símbolo do país do Estado de matrícula
3. local e data do controlo
4. leitura do conta-quilómetros no momento do controlo, se disponível
5. classe do veículo, se disponível
6. defeitos identificados (recomenda-se que seja seguida a ordem numérica do n.o 5 do presente anexo) e respectiva categoria
7. avaliação global do veículo
8. data do controlo técnico periódico seguinte (caso esta informação não seja fornecida por outro meio)
9. nome da organização de inspecção e assinatura ou identificação do inspector responsável pelo controlo

4. REQUISITOS MÍNIMOS DE INSPECÇÃO

A inspecção deve incidir, pelo menos, nos pontos e aplicar as normas e métodos mínimos abaixo indicados. As razões da não aprovação são exemplos de defeitos passíveis de ser detectados.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO		
0.1. Chapas de matrícula (se exigido pelos requisitos a) ^(a)	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s), correndo o risco de cair. b) Inscrição inexistente ou ilegível. c) Não conforme com documentos ou registos do veículo.
0.2. Número do quadro/série de identificação do veículo	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Inexistente ou não encontrado. b) Incompleto, ilegível. c) Não conforme com documentos ou registos do veículo.
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM		
1.1. Estado mecânico e funcionamento		
1.1.1. Pivô do pedal/da alavanca manual dos travões de serviço	<p>Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.</p> <p>Nota: Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspeccionados com o motor desligado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Pivô demasiado apertado. b) Desgaste ou folga excessiva.
1.1.2. Estado do pedal/da alavanca manual e curso do dispositivo de operação do travão	<p>Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.</p> <p>Nota: Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspeccionados com o motor desligado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente. b) O travão liberta-se com dificuldade. c) Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e depósitos	Inspecção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão do ar atingir o valor de funcionamento seguro e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de protecção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indica um valor pouco seguro). b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir um valor de funcionamento seguro não conforme com os requisitos a. ^(a) c) Válvula de protecção multicircuitos ou válvula de escape da pressão sem funcionar. d) Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis. e) Dano externo passível de afectar o funcionamento do sistema de travagem.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa	Verificação funcional.	Funcionamento defeituoso do manómetro ou indicador.
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Comando fissurado ou danificado, ou desgaste excessivo. b) Comando inseguro na válvula ou válvula insegura. c) Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. d) Funcionamento pouco satisfatório.
1.1.6. Accionador do travão de estacionamento, comando da alavanca, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento electrónico	Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Cremalheira não se mantém na posição correcta. b) Desgaste excessivo no pivô da alavanca ou no mecanismo da cremalheira. c) Movimento excessivo da alavanca indicando uma afinação incorrecta. d) Accionador inexistente, danificado ou sem funcionar e) Funcionamento incorrecto, indicador de aviso indica avaria
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva. b) Perda excessiva de óleo do compressor. c) Válvula insegura ou incorrectamente fixada. d) Perda ou fuga de óleo hidráulico.
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (eléctricos & pneumáticos)	Desligue e volte a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo tractor e o reboque.	a) Torneira ou válvula autovedante defeituosa. b) Torneira ou válvula insegura ou incorrectamente fixada. c) Fugas excessivas. d) Funcionamento incorrecto.
1.1.9. Acumulador de energia, depósito de pressão	Inspecção visual.	a) Depósito danificado, corroído ou com fugas. b) Dispositivo de purga sem funcionar. c) Depósito inseguro ou incorrectamente fixado.

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. b) Cilindro principal defeituoso ou com fugas. c) Cilindro principal inseguro. d) Óleo dos travões insuficiente. e) Tampão do depósito do cilindro principal inexistente. f) Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa. g) Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões.
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risco iminente de falha ou fractura. b) Fugas nas tubagens ou nas conexões. c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas. d) Tubagens mal localizadas.
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspecção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risco iminente de falha ou fractura. b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas. c) Fugas nas tubagens ou nas conexões. d) Inchamento excessivo das tubagens sob pressão. e) Tubagens com porosidade.
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Cinta ou calço com desgaste excessivo. b) Cinta ou calço atacado (por óleo, gordura, etc.). c) Cinta ou calço inexistente
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tambor ou disco com desgaste excessivamente riscado e fendido, inseguro ou fracturado. b) Tambor ou disco atacado (por óleo, gordura, etc.) c) Tambor ou disco inexistente. d) Chapa de apoio insegura.

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
1.1.15. Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> a) Cabo danificado ou com nós. b) Componente com desgaste ou corrosão excessiva. c) Cabo, tirante ou junta insegura. d) Guia dos cabos defeituosos. e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem. f) Movimento anormal das alavancas/articulações indicativo de má afinação ou desgaste excessivo.
1.1.16. Accionadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> a) Accionador fissurado ou danificado. b) Accionador com fugas. c) Accionador inseguro ou incorrectamente montado. d) Accionador excessivamente corroído. e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma. f) Tampa de protecção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada.
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> a) Articulação defeituosa. b) Articulação com regulação incorrecta. c) Válvula gripada ou sem funcionar. d) Válvula inexistente. e) Placa sinalética inexistente. f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos a (*)
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorrecta. b) Ajustador defeituoso. c) Instalação ou substituição incorrecta.
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	Inspeção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Conectores ou fixações inseguros. b) Sistema claramente defeituoso ou inexistente.
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desligue a conexão entre o veículo tractor e o reboque.	O travão do reboque não actua automaticamente com a conexão desligada.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
1.1.21. Sistema de travagem completo	Inspeção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Outros dispositivos do sistema (por ex., bomba de líquido anticongelante, «secador» de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de modo a afectar negativamente o sistema de travagem. b) Fuga de ar ou líquido anticongelante. c) Um componente inseguro ou incorrectamente fixado. d) Reparação ou modificação desadequada de um componente. (!)
1.1.22. Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	<ul style="list-style-type: none"> a) Inexistentes. b) Danificadas, inutilizáveis ou com fugas.
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço		
1.2.1. Comportamento funcional	Num ensaio efectuado numa máquina de ensaios de travagem em condições estáticas ou, caso isso seja impossível, num ensaio realizado em estrada, aplique gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	<ul style="list-style-type: none"> a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio ser realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha recta. c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação). d) Tempo de resposta anormal na operação de travagem de uma roda. e) Flutuação excessiva da força de travagem durante cada rotação completa de uma roda.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
1.2.2. Eficiência	Ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas ou, se não for possível utilizá-la por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerómetro de registo. Os veículos ou um reboque com uma massa máxima permitida superior a 3 500 kg têm de ser inspeccionados seguindo as normas previstas na norma ISO 21069 ou métodos equivalentes. Os ensaios realizados em estrada devem realizar-se em condições de piso seco, plano e em linha recta.	<p>Não se observa pelo menos o valor mínimo seguinte: Veículos matriculados pela primeira vez após a entrada em vigor da presente directiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoria N1: 50 % — Categoria M1: 58 % — Categoria M2 e M3: 50 % — Categoria N2 e N3: 50 % — Categoria O2 (XX), O3 e O4 ^(°): <ul style="list-style-type: none"> — para reboques: 45 % — para semi-reboques: 50 % <p>Veículos matriculados antes da entrada em vigor da presente directiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> Categoria N1: 45 % Categoria M1, M2 e M3: 50 % ^(²) Categoria N2 e N3: 43 % ^(³) Categoria O2 (XX) ^(°), O3 e O4: 40 % ^(⁴) <p>Outras categorias (XX): ^(°).</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorias L (ambos os travões): <ul style="list-style-type: none"> — Categoria L1e: 42 % — Categoria L2e, L6e: 40 % — Categoria L3e: 50 % — Categoria L4e: 46 % — Categoria L5e, L7e: 44 % — Categorias L (travão de roda traseira): <ul style="list-style-type: none"> — todas as categorias: 25 %
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)		
1.3.1. Comportamento funcional	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.1.	<ul style="list-style-type: none"> a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas. b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio ser realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha recta. c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
1.3.2. Eficiência	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	O esforço de travagem é inferior a 50 % (5) do comportamento funcional dos travões de serviço definido na secção 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, à soma das cargas por eixo autorizadas (excepto categorias L1e e L3e).
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento		
1.4.1. Comportamento funcional	Aplique o travão num ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas e/ou num ensaio realizado em estrada com um desacelerómetro.	Travão inoperativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha recta.
1.4.2. Eficiência	Ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas ou ensaio em estrada com um desacelerómetro indicativo ou de registo ou com o veículo num declive de gradiente conhecido. Os veículos de mercadorias devem, se possível, ser controlados em carga.	Não se observa pelo menos, para todos os veículos, uma relação de travagem de 16 % face à massa máxima autorizada ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem de 12 % face à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor mais elevado (excepto veículos L1e e L3e).
1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	Inspecção visual e, se possível, ensaio para verificar o funcionamento do sistema.	a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem accionados pelo escape). b) O sistema não funciona.
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspecção visual e inspecção do dispositivo avisador.	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador. b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema. c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados. d) Cablagens danificadas. e) Outros componentes inexistentes ou danificados.
1.7. Sistema de travagem electrónico (EBS)	Inspecção visual do dispositivo avisador.	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador. b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
2. DIRECÇÃO		
2.1. Estado mecânico		
2.1.1. Estado da direcção	Com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação e com as rodas acima do chão ou assentes em placas giratórias, rode o volante de batente a batente. Inspecção visual do funcionamento da direcção.	<ul style="list-style-type: none"> a) Funcionamento irregular da direcção. b) Veio do sector da direcção torcido ou estrias desgastadas. c) Desgaste excessivo do veio do sector da direcção. d) Movimento excessivo do veio do sector da direcção. e) Fugas.
2.1.2. Fixação da caixa da direcção	Com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação e com o peso das rodas assente no chão, rode o volante ou guiador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizando um detector de folgas especialmente adaptado. Inspecção visual da fixação da caixa da direcção ao quadro.	<ul style="list-style-type: none"> a) Caixa da direcção mal fixada. b) Orifícios de fixação alongados no quadro. c) Parafusos de fixação em falta ou fracturados. d) Caixa da direcção fracturada.
2.1.3. Estado das barras e articulações da direcção	Com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rode o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizando um detector de folgas especialmente adaptado. Inspecção visual ao desgaste, a fracturas e à segurança dos componentes da direcção.	<ul style="list-style-type: none"> a) Movimento relativo entre componentes que deviam estar fixados. b) Desgaste excessivo nas juntas. c) Fracturas ou deformação de um componente. d) Ausência de dispositivos de imobilização. e) Desalinhamento de componentes (por ex., barra transversal ou tirante da direcção). f) Reparação ou modificação desadequada. g) Cobertura de protecção contra o pó inexistente, danificada ou muito deteriorada.
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direcção	Com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão e o motor a trabalhar (veículo com direcção assistida), rode o volante de batente a batente. Inspecção visual do movimento das barras e articulações.	<ul style="list-style-type: none"> a) Articulação/barra da direcção encrava numa peça fixa do quadro. b) Batentes da direcção sem funcionar ou inexistentes.
2.1.5. Direcção assistida	Inspecione o sistema da direcção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de óleo hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verifique se o sistema da direcção assistida funciona.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuga de óleo. b) Óleo insuficiente. c) Mecanismo não funciona. d) Mecanismo fracturado ou inseguro. e) Componentes desalinhados ou encravados. f) Reparação ou modificação desadequada. g) Cabos/tubos danificados ou excessivamente corroídos.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
2.2. Volante, coluna da direcção e guiador		
2.2.1. Estado do volante/guiador	Com as rodas do veículo assentes no chão, rode o volante de um lado para o outro em ângulos rectos em relação à coluna da direcção e aplique uma ligeira pressão no sentido descendente e ascendente. Inspecção visual da folga.	a) Movimento relativo entre o volante e a coluna da direcção indicativo de má fixação. b) Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante. c) Fractura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante.
2.2.2. Coluna da direcção, forquilha	Com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressione e puxe o volante em linha com a coluna da direcção, pressione o volante/guiador em várias direcções e ângulos rectos em relação à coluna/forquilha da direcção. Inspecção visual da folga e estado das conexões flexíveis ou juntas universais.	a) Movimento excessivo do centro do volante para cima ou para baixo. b) Movimento excessivo do topo da coluna da direcção radialmente do eixo da coluna. c) Conexão flexível deteriorada. d) Fixação defeituosa. e) Reparação ou modificação desadequada
2.3. Folgas na direcção	Com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação, o peso do veículo assente nas rodas, o motor a trabalhar (veículo com direcção assistida) e as rodas direitas, rode ligeiramente o volante no sentido dos ponteiros do relógio e o mais possível no sentido inverso sem mover as rodas. Inspecção visual do movimento livre.	Movimento livre da direcção excessivo (por exemplo, movimento de um ponto do aro superior a um quinto do diâmetro do volante ou não conforme com os requisitos. ^(a)).
2.4. Alinhamento das rodas (X) ^(b)	Inspecione o alinhamento das rodas da direcção com equipamento adequado.	Alinhamento não conforme com os dados ou requisitos do fabricante do veículo. ^(a) .
2.5. Placa giratória de eixo de direcção de reboque	Inspecção visual ou utilizando um detector de folgas em rodas especialmente adaptado.	a) Componente danificado ou fendido. b) Folga excessiva. c) Fixação defeituosa.
2.6. Direcção assistida electrónica (EPS)	Inspecção visual e controlo de coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor	a) Indicador luminoso de avaria da EPS indica uma falha do sistema. b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas. c) Assistência à direcção não funciona
3. VISIBILIDADE		
3.1. Campo de visão	Inspecção visual a partir do banco do condutor.	Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afecta objectivamente a sua visão frontal ou para os lados.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
3.2. Estado dos vidros	Inspecção visual.	a) Vidros ou painel transparente (se autorizado) rachados ou descoloridos. b) Vidros ou painel transparente (com película reflectora ou escurecida) não conformes com as especificações dos requisitos ^(a) (XX) ^(c) , c) Vidros ou painel transparente num estado inaceitável.
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspecção visual.	a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado em conformidade com os requisitos a. ^(a) . b) Espelho ou dispositivo inoperativo, danificado, mal fixado ou inseguro.
3.4. Limpa-vidros	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Limpa-vidros sem funcionar ou inexistente. b) Escovas do limpa-vidros inexistentes ou claramente defeituosas.
3.5. Lava-vidros	Inspecção visual e em funcionamento.	Mau funcionamento do lava-vidros.
3.6. Sistema de desembaciamento (X) ^(b)	Inspecção visual e em funcionamento.	Sistema inoperativo ou claramente defeituoso.

4. EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO E COMPONENTES DO SISTEMA ELÉCTRICO

4.1. Faróis		
4.1.1. Estado e funcionamento	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Luz/fonte de luz defeituosa ou inexistente. b) Sistema de projecção defeituoso ou inexistente (reflector e lente). c) Luz mal fixada e insegura.
4.1.2. Alinhamento	Determine a regulação horizontal de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas utilizando um dispositivo de regulação de faróis ou um painel.	Regulação do farol fora dos limites estabelecidos nos requisitos ^(a) .
4.1.3. Interruptores	Inspecção visual e em funcionamento.	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos a. ^(a) (Número de faróis acesos ao mesmo tempo) b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
4.1.4. Cumprimento dos requisitos (a).	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conforme com os requisitos (a). b) Produtos na lente ou na fonte de luz reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida. c) Fonte de luz e luz incompatíveis.
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatório)	Inspecção visual e em funcionamento, se possível.	a) Dispositivo não funciona. b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor.
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspecção visual e em funcionamento, se possível.	Dispositivo não funciona.
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais e luzes delimitadoras do veículo		
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura.
4.2.2. Interruptores	Inspecção visual e em funcionamento.	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.2.3. Cumprimento dos requisitos (a).	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conforme com os requisitos (a). b) Produtos na lente ou na fonte de luz reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida.
4.3. Luzes de travagem		
4.3.1. Estado e funcionamento	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura.
4.3.2. Interruptores	Inspecção visual e em funcionamento.	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ^(a) .	Inspeção visual e em funcionamento.	Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conforme com os requisitos ^(a) .
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direcção e luzes de perigo		
4.4.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento.	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura
4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento.	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos ^(a) .
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ^(a) .	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conforme com os requisitos ^(a) .
4.4.4. Frequência de intermitência	Inspeção visual e em funcionamento.	Frequência de intermitência não conforme com os requisitos ^(a) .
4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras		
4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento.	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura.
4.5.2. Alinhamento (X) ^(b)	Inspeção em funcionamento e utilizando um dispositivo de regulação de faróis	Luz de nevoeiro dianteira fora do alinhamento horizontal quando a configuração do feixe luminoso tem uma linha de recorte
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento.	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos ^(a) .
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ^(a) .	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conforme com os requisitos ^(a) b) O sistema não funciona em conformidade com os requisitos ^(a)

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
4.6. Luzes de marcha atrás		
4.6.1. Estado e funcionamento	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa c) Luz mal fixada e insegura.
4.6.2. Cumprimento dos requisitos ^(a)	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conforme com os requisitos ^(a) . b) O sistema não funciona em conformidade com os requisitos ^(a) .
4.6.3. Interruptores	Inspecção visual e em funcionamento.	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos ^(a) .
4.7. Luz da retaguarda da chapa de matrícula		
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Luz emite feixe directamente para trás. b) Fonte de luz defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura.
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ^(a)	Inspecção visual e em funcionamento.	O sistema não funciona em conformidade com os requisitos ^(a) .
4.8. Reflectores, marcações (retroreflectoras) de conspicuidade e placas indicadoras traseiras		
4.8.1. Estado	Inspecção visual.	a) Equipamento reflector defeituoso ou danificado. b) Reflector mal fixado e inseguro.
4.8.2. Cumprimento dos requisitos ^(a)	Inspecção visual.	Dispositivo, cor reflectida ou posição não conforme com os requisitos ^(a) .
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação		
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspecção visual e em funcionamento.	Não funcionam.
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ^(a)	Inspecção visual e em funcionamento.	Não conformes com os requisitos ^(a) .
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque	Inspecção visual: se possível, examinar a continuidade eléctrica da ligação.	a) Componentes fixos inseguros e mal fixados. b) Isolamento danificado ou deteriorado. c) Funcionamento incorrecto das ligações eléctricas do reboque ou do veículo tractor.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
4.11. Instalação eléctrica	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação, incluindo, em certos casos, no interior do compartimento do motor.	a) Instalação insegura ou mal fixada. b) Instalação deteriorada c) Isolamento danificado ou deteriorado.
4.12. Luzes e reflectores não obrigatórios (X) ^(b)	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Montagem de luz/reflector não conforme com os requisitos ^(a) . b) Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos ^(a) . c) Luz/reflector mal fixada(o) e insegura(o).
4.13. Bateria(s)	Inspecção visual.	a) Insegura(s). b) Com fugas. c) Interruptor (se exigido) defeituoso. d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos. e) Ventilação (se exigida) desadequada.

5. EIXOS, RODAS, PNEUMÁTICOS, SUSPENSÃO

5.1. Eixos		
5.1.1. Eixos	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação. Utilização de detectores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas.	a) Eixo fracturado ou deformado. b) Fixação insegura no veículo. c) Reparação ou modificação desadequada.
5.1.2. Mangas de eixo	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação. Utilização de detectores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas. Aplique uma força vertical ou lateral a cada roda e registe o curso do movimento entre o eixo e a manga de eixo.	a) Manga de eixo fracturada. b) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos. c) Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo. d) Cavilha da manga de eixo mal fixada no eixo.
5.1.3. Rolamentos das rodas	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação. Utilização de detectores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas. Faça oscilar a roda ou aplique-lhe uma força lateral e registe o curso do movimento ascendente da roda em relação à manga de eixo.	a) Folga excessiva num rolamento. b) Rolamento demasiado apertado ou encravado.
5.2. Rodas e pneumáticos		
5.2.1. Cubo da roda	Inspecção visual.	a) Porcas ou pernes das rodas inexistentes ou mal apertados. b) Cubo gasto ou danificado

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
5.2.2. Rodas	Inspecção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fractura ou defeito de soldadura b) Anéis de retenção dos pneumáticos mal colocados. c) Roda deformada ou gasta. d) Tamanho ou tipo de roda não conforme com os requisitos ^(*) e afectando a segurança rodoviária
5.2.3. Pneumáticos	Inspecção visual de todo o pneumático fazendo girar a roda acima do chão e com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação, ou fazendo rolar o veículo para trás e para a frente sobre um poço.	<ul style="list-style-type: none"> a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneumáticos não conformes com os requisitos ^(*) e afectando a segurança rodoviária. b) Pneumáticos de dimensões diferentes no mesmo eixo ou num rodado duplo. c) Pneumáticos de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo. d) Pneumático com grandes danos ou cortes. e) Profundidade do piso dos pneumáticos não conforme com os requisitos ^(*). f) Atrito dos pneumáticos noutros componentes. g) Pneumáticos reesculpidos não conformes com os requisitos ^(*). h) Sistema de monitorização da pressão dos pneumáticos com mau funcionamento ou claramente inoperativo
5.3. Sistema da suspensão		
5.3.1. Molas e estabilizador	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação. Utilização de detectores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fixação insegura das molas no quadro ou no eixo. b) Componente de mola danificado ou fracturado. c) Mola em falta d) Reparação ou modificação desadequada
5.3.2. Amortecedores	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento especial, se disponível.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fixação insegura dos amortecedores no quadro ou no eixo. b) Amortecedor danificado mostrando sinais de grande fuga de óleo ou mau funcionamento.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
5.3.2.1 Ensaio de eficiência do amortecimento (X) ^(b)	Utilize equipamento especial e compare as diferenças entre os lados esquerdo e direito e/ou os valores absolutos fornecidos pelos fabricantes.	a) Diferença significativa entre os lados esquerdo e direito. b) Valores mínimos fornecidos não atingidos.
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilha e braços da suspensão	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação. Utilização de detectores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas.	a) Fixação insegura do componente no quadro ou no eixo. b) Componente danificado, fraturado ou excessivamente corroído. c) Reparação ou modificação desadequada.
5.3.4. Articulações da suspensão	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação. Utilização de detectores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas.	a) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão. b) Cobertura de protecção contra o pó inexistente ou gravemente deteriorada.
5.3.5. Suspensão pneumática	Inspecção visual.	a) Sistema inoperativo. b) Um dos componentes está danificado, modificado ou deteriorado de modo a afectar negativamente o funcionamento do sistema c) Fuga audível no sistema

6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO

6.1. Quadro ou estrutura e acessórios

6.1.1. Estado geral	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação.	a) Fractura ou deformação de uma longarina ou travessa. b) Insegurança de chapas de reforço ou fixações. c) Corrosão excessiva afectando a rigidez da montagem.
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação.	a) Sistema de escape inseguro ou com fugas. b) Entrada de gases de escape na cabina ou habitáculo.

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
6.1.3. Depósito e canalizações de combustível (incluindo aquecimento)	Inspecção visual com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação, utilização de dispositivos de detecção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC.	<ul style="list-style-type: none"> a) Depósito ou canalizações inseguros. b) Fuga de combustível ou tampo do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz. c) Tubos danificados ou esfolados. d) Funcionamento incorrecto da torneira de combustível (se exigida). e) Risco de incêndio devido a fuga de <ul style="list-style-type: none"> — fuga de combustível — depósito de combustível ou escape mal protegido. — condição do compartimento do motor f) Sistema GPL/GNC ou de hidrogénio não conforme com os requisitos ^(a).
6.1.4. Pára-choques, protecção lateral e dispositivos de protecção à retaguarda contra o encaixe	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões mediante raspão ou contacto. b) Dispositivo claramente não conforme com os requisitos ^(a).
6.1.5. Suporte da roda sobresselente (se existente)	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Suporte em mau estado b) Suporte fracturado ou inseguro. c) Roda sobresselente insegura e mal fixada no suporte e em risco de cair.
6.1.6. Dispositivos de engate e equipamento de reboque	Inspecção visual do desgaste e do funcionamento correcto, dando especial atenção a qualquer dispositivo de segurança montado e/ou utilização de manómetro.	<ul style="list-style-type: none"> a) Componente danificado, defeituoso ou fissurado. b) Desgaste excessivo de um componente. c) Fixação defeituosa. d) Dispositivo de segurança inexistente ou não funciona correctamente. e) Um dos indicadores não funciona. f) Tapa chapa de matrícula ou uma das luzes (quando não é utilizado) g) Reparação ou modificação desadequada.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
6.1.7. Transmissão	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes. b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão. c) Desgaste excessivo das juntas universais. d) Uniões flexíveis deterioradas. e) Veio danificado ou dobrado. f) Apoio de rolamento fracturado ou inseguro. g) Cobertura de protecção contra o pó inexistente ou muito deteriorada. h) Modificação ilegal do conjunto propulsor
6.1.8. Apoios do motor	Inspecção visual, não necessariamente sobre um poço ou num mecanismo de elevação.	Apoios deteriorados, clara e gravemente danificados, mal fixados ou fracturados.
6.1.9. Desempenho do motor	Inspecção visual	<ul style="list-style-type: none"> a) Modificação ilegal da unidade de controlo b) Modificação ilegal do motor
6.2. Cabina e carroçaria		
6.2.1. Estado	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Painel ou peça mal fixado ou danificado passível de causar lesões. b) Pilar da carroçaria inseguro. c) Entrada de gases do motor ou de escape. d) Reparação ou modificação desadequada.
6.2.2. Fixação	Inspecção visual sobre um poço ou num mecanismo de elevação.	<ul style="list-style-type: none"> a) Carroçaria ou cabina insegura. b) Carroçaria/cabina claramente mal enquadrada com o quadro. c) Fixação insegura ou inexistente da carroçaria/cabina no quadro ou nas travessas. d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes.
6.2.3. Portas e fechos	Inspecção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Uma das portas não abre/fecha correctamente. b) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada. c) Porta, dobradiças, fechos, pilar inexistentes, mal fixados ou deteriorados.
6.2.4. Piso	Inspecção visual sobre um poço ou num mecanismo de elevação.	Piso inseguro ou muito deteriorado

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual.	a) Banco mal fixado ou com estrutura defeituosa. b) Mecanismo de regulação não funciona correctamente.
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual.	a) Bancos em estado defeituoso ou inseguros. b) Bancos instalados não conformes com os requisitos ^(a) .
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento.	Funcionamento incorrecto de um comando necessário para garantir uma utilização segura do veículo.
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual.	a) Degrau ou aro inseguro. b) Degrau ou aro num estado passível de causar lesões nos utilizadores.
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos interiores e exteriores	Inspeção visual.	a) Fixação defeituosa de outro acessório ou equipamento. b) Outro acessório ou equipamento não conforme com os requisitos ^(a) . c) Equipamento hidráulico com fugas.
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos anti-projecção	Inspeção visual.	a) Inexistentes, mal fixados ou bastante corroídos. b) Espaço insuficiente em relação à roda. c) Não conforme com os requisitos ^(a) .

7. EQUIPAMENTOS DIVERSOS

7.1. Cintos de segurança, fivelas e sistemas de retenção		
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fivelas	Inspeção visual.	a) Ponto de ancoragem muito deteriorado. b) Ancoragem mal fixada.
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fivelas	Inspeção visual e em funcionamento.	a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou por montar. b) Cinto de segurança danificado. c) Cinto de segurança não conforme com os requisitos ^(a) . d) Fivela de cinto de segurança danificada ou a funcionar incorrectamente. e) Retractor do cinto de segurança danificado ou a funcionar incorrectamente.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
7.1.3. Função de limitação de esforço dos cintos de segurança	Inspeção visual.	Função de limitação de esforço claramente inexistente ou não indicada para o veículo
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual.	Pretensor claramente inexistente ou não indicado para o veículo
7.1.5. Almofadas de ar (airbags)	Inspeção visual.	a) Almofadas de ar claramente inexistentes ou não indicadas para o veículo. b) Almofada de ar claramente inoperativa.
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento.	Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica uma falha do sistema.
7.2. Extintor (X) ^(b)	Inspeção visual.	a) Inexistente. b) Não conforme com os requisitos ^(a) .
7.3. Fechos e dispositivos anti-roubo	Inspeção visual e em funcionamento.	a) Dispositivo que impede a condução do veículo não funciona. b) Trancagem ou bloqueio defeituoso ou acidental.
7.4. Triângulo de pré-sinalização (se exigido) (X) ^(b)	Inspeção visual.	a) Inexistente ou incompleto. b) Não conforme com os requisitos ^(a) .
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigido) ^(b)	Inspeção visual.	Inexistente, incompleta ou não conforme com os requisitos ^(a) .
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos) (X) ^(b)	Inspeção visual.	Inexistentes ou em mau estado.
7.7. Avisador sonoro	Inspeção visual e em funcionamento.	a) Não funciona. b) Comando inseguro. c) Não conforme com os requisitos ^(a) .
7.8. Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada ou com meios electrónicos.	a) Não montado em conformidade com os requisitos ^(a) . b) Inoperacional. c) Impossível de iluminar.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
7.9. Tacógrafo (se existente/exigido)	Inspeção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Não montado em conformidade com os requisitos ^(a). b) Inoperacional. c) Selos defeituosos ou inexistentes. d) Placa de calibragem inexistente, ilegível ou desactualizada. e) Interferência ou manipulação clara. f) Tamanho dos pneumáticos incompatível com os parâmetros de calibragem
7.10. Dispositivo de limitação de velocidade (se existente/ exigido)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível.	<ul style="list-style-type: none"> a) Não montado em conformidade com os requisitos ^(a). b) Claramente inoperacional. c) Velocidade programada incorrecta (se verificada) d) Selos defeituosos ou inexistentes. e) Placa de calibragem inexistente, ilegível ou desactualizada. f) Tamanho dos pneumáticos incompatível com os parâmetros de calibragem.
7.11. Conta-quilómetros, se disponível (X) ^(b)	Inspeção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Claramente manipulado (fraude). b) Claramente inoperativo.
7.12. Controlo Electrónico da Estabilidade (ESC), se existente/exigido	Inspeção visual.	<ul style="list-style-type: none"> a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados. b) Cablagens danificadas. c) Outros componentes inexistentes ou danificados. d) Interruptor danificado ou a funcionar incorrectamente. e) Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica uma falha do sistema

8. PERTURBAÇÕES

8.1. Ruído		
8.1.1 Sistema de supressão de ruído	Avaliação subjectiva (excepto se o inspector considerar que o nível de ruído esteja no limite, caso em que poderá realizar um ensaio de ruído com o veículo imobilizado utilizando um aparelho de medição do ruído).	<ul style="list-style-type: none"> a) Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ^(a). b) Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, em risco de cair, danificado, incorrectamente montado, inexistente ou claramente modificado de modo a afectar negativamente os níveis de ruído.
8.2. Emissões de escape		

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
8.2.1. Emissões de motores a gasolina		
8.2.1.1. Equipamento de controlo de emissões de escape	Inspeção visual.	<p>a) Equipamento de controlo de emissões montado pelo fabricante inexistente, modificado ou claramente defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afectar a medição das emissões</p>
8.2.1.2. Emissões de gases	Medição utilizando um analisador de gases de escape em conformidade com os requisitos ^(a) . Em alternativa, nos veículos equipados com sistemas de diagnóstico a bordo adequados, em vez de medir as emissões com o motor em marcha lenta sem carga, o funcionamento correcto do sistema de emissões pode ser verificado através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação do funcionamento correcto do sistema OBD, em conformidade com as recomendações de condicionamento do fabricante e outros requisitos ^(a) .	<p>a) As emissões de gases excedem os níveis específicos indicados pelo fabricante;</p> <p>b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a:</p> <p>i) nos veículos não controlados por um sistema avançado de controlo de emissões,</p> <p>— 4,5 % ou</p> <p>— 3,5 %</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação indicada nos requisitos ^(a).</p> <p>ii) nos veículos controlados por um sistema avançado de controlo de 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 % ⁽⁶⁾</p> <p>— com o motor acelerado: 0,2 %</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação indicada nos requisitos ^(a).</p> <p>c) Valor lambda fora do intervalo $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante</p> <p>d) Leitura do dispositivo OBD indica problema de funcionamento importante</p>

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
8.2.2. Emissões de motores diesel		
8.2.2.1. Equipamento de controlo de emissões de escape	Inspeção visual.	<p>a) Equipamento de controlo de emissões montado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afectar a medição das emissões</p>
<p>8.2.2.2. Opacidade</p> <p>Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980 estão isentos deste requisito</p>	<p>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.</p> <p>b) Pré-condicionamento do veículo:</p> <p>1. Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p> <p>2. Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>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 °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.</p> <p>ii) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.</p> <p>c) Método de controlo:</p> <p>1. 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.</p> <p>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.</p>	<p>a) Nos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (6), a opacidade excede os níveis registados na chapa do fabricante do veículo;</p> <p>b) Se estas informações não estiverem disponíveis ou os requisitos (6) não permitirem a utilização de valores de referência, motores diesel normalmente aspirados: 2,5 m⁻¹, motores diesel sobrealimentados: 3,0 m⁻¹, ou, nos veículos identificados nos requisitos (6) ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (6), 1,5 m⁻¹ (7).</p>

▼ M1

Ponto	Método	Razões da não aprovação
	<p>3. 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 estes dados não estiverem disponíveis, 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.</p> <p>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.</p> <p>5. Para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem 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. Para evitar também controlos desnecessários, os Estados-Membros podem 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.</p>	
8.3. Supressão de interferências electromagnéticas		
Interferências radioeléctricas (X) ^(b)	Exame visual.	Incumprimento de vários requisitos. ^(a)
8.4. Outros pontos relativos ao ambiente		
8.4.1 Fugas de óleos	Exame visual.	Fuga de óleo excessiva passível de prejudicar o ambiente ou representar um risco de segurança para os outros utentes da estrada.

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
9. CONTROLOS SUPLEMENTARES PARA VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS M2 E M3		
9.1. Portas		
9.1.1. Portas de entrada e saída	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando de emergência defeituoso. d) Controlo à distância de portas ou dispositivos de aviso defeituoso. e) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.1.2. Saídas de emergência	Inspecção visual e em funcionamento (se aplicável).	a) Funcionamento defeituoso b) Sinais de saídas de emergência inexistentes ou ilegíveis. c) Martelo para partir os vidros inexistente. d) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo (X) ^(b)	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Funcionamento incorrecto. b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior do habitáculo. c) Degelo (se obrigatório) defeituoso.
9.3. Sistema de ventilação & aquecimento (X) ^(b)	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Funcionamento defeituoso b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior do habitáculo.
9.4. Bancos		
9.4.1. Bancos de passageiros (incluindo bancos para pessoal)	Inspecção visual.	a) Bancos em estado defeituoso ou inseguros. b) Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático. c) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspecção visual.	a) Dispositivos especiais (por ex., protecção ou cortina anti-candeamento) defeituosos b) Protecção do condutor insegura ou não conforme com os requisitos ^(a) .
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de orientação (X) ^(b)	Inspecção visual e em funcionamento.	Dispositivo defeituoso ou não conforme com os requisitos ^(a) .

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspecção visual.	a) Piso inseguro. b) Corrimãos ou pegas defeituosos. c) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.7. Escadas e degraus	Inspecção visual e em funcionamento (se aplicável).	a) Estado deteriorado ou danificado b) Degraus retrácteis funcionam incorrectamente. c) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.8. Sistema de comunicação aos passageiros (X) ^(b)	Inspecção visual e em funcionamento.	Sistema defeituoso
9.9. Avisos (X) ^(b)	Inspecção visual.	a) Aviso inexistente, errado ou ilegível. b) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ^(b)		
9.10.1. Portas	Inspecção visual.	Protecção das portas não conforme com os requisitos ^(a) a relativos a este modo de transporte.
9.10.2. Sinalização e equipamentos especiais	Inspecção visual.	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ^(a) .
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com deficiências (X) ^(b)		
9.11.1. Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspecção visual e em funcionamento.	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando(s) defeituoso(s). d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s)
9.11.2. Elementos de fixação de cadeiras de rodas	Inspecção visual e em funcionamento, se aplicável.	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando(s) defeituoso(s). d) Não conformes com os requisitos ^(a) .
9.11.3. Sinalização e equipamentos especiais	Inspecção visual.	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ^(a) .

▼ **M1**

Ponto	Método	Razões da não aprovação
9.12. Outros equipamentos especiais (X) ^(b)		
9.12.1. Instalações para preparação de alimentos	Inspeção visual.	a) Instalação não conforme com os requisitos ^(a) . b) Instalação de tal forma danificada que seria perigoso utilizá-la.
9.12.2. Instalação sanitária	Inspeção visual.	Instalação não conforme com os requisitos ^(a) .
9.12.3. Outros dispositivos (por ex., sistemas audiovisuais)	Inspeção visual.	Não conformes com os requisitos ^(a) .

- (1) Reparação ou modificação desadequada significa uma reparação ou modificação que afecta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem um efeito negativo no ambiente.
- (2) 48 % para veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de Outubro de 1991.
- (3) 45 % para veículos matriculados após 1988 ou a partir da data indicada nos requisitos consoante a data que for mais recente.
- (4) 43 % para reboques e semi-reboques registados após 1988 ou a partir da data indicada nos requisitos consoante a data que for mais recente.
- (5) 2,2 m/s² para veículos N1, N2 e N3.
- (6) Homologado em conformidade com os limites indicados na linha A ou B da secção 5.3.1.4. do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE ou por alterações posteriores, para veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2002.
- (7) Homologado em conformidade com os limites indicados na linha B da secção 5.3.1.4. do anexo I da Directiva 70/220/CEE alterada pela Directiva 98/69/CE ou por alterações posteriores e na linha B1, B2 ou C da secção 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE alterada pela Directiva 1999/96/CE ou por alterações posteriores, para veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de Julho de 2008.

Notas:

- (a) Os «requisitos» são fixados pelos requisitos de homologação aplicáveis na data da sua emissão, da primeira matrícula ou da primeira entrada em serviço, bem como pelas obrigações ou legislação nacional em matéria de retromontagem no país da matrícula
- (b) «(X)» Identifica os pontos relacionados com o estado do veículo e a sua aptidão para circular na estrada, mas que não são considerados essenciais numa inspeção periódica
- (c) (XX) Esta razão de não aprovação só é aplicável se o controlo técnico for exigido pela legislação nacional.



ANEXO III

PARTE A

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

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

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

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

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

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

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

Somente a remissão no ponto
68 do anexo III

PARTE B

**Prazos de transposição para o direito nacional
(referidos no artigo 10.º)**

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



ANEXO IV

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 96/96/CE	Presente directiva
Artigos 1.º-4.º	Artigos 1.º-4.º
Artigo 5.º, proémio	Artigo 5.º, proémio
Artigo 5.º, primeiro ao sétimo travessão	Artigo 5.º, alíneas a) a g)
Artigo 6.º	—
Artigo 7.º	Artigo 6.º, n.º 1
—	Artigo 6.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo	—
Artigo 8.º, n.º 3	—
Artigo 9.º, n.º 1	—
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 8.º
Artigo 10.º	—
Artigo 11.º, n.º 1	—
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 9.º
Artigo 11.º, n.º 3	—
—	Artigo 10.º
Artigo 12.º	Artigo 11.º
Artigo 13.º	Artigo 12.º
Anexos I-II	Anexos I-II
Anexos III-IV	—
—	Anexo III
—	Anexo IV