

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 instituiu 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 definidas normas e métodos comunitários mínimos para controlo dos pontos enumerados na presente directiva, mediante directivas específicas.

(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 ⁽⁵⁾. 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.

⁽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.

⁽⁵⁾ JO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

- (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.
- (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.
- (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 ⁽²⁾. 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 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO L 274 de 9.10.1998, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (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,

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 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 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.

Feito em Estrasburgo, em 6 de Maio de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
J. KOHOUT

ANEXO I

CATEGORIAS DE VEÍCULOS SUJEITOS A CONTROLO TÉCNICO E PERIODICIDADE DOS CONTROLOS

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

ANEXO II

PONTOS DE CONTROLO OBRIGATÓRIOS

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

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

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

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

1. Dispositivos de travagem

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

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1. Estado mecânico e funcionamento	
1.1.1. Pivô 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
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	<ul style="list-style-type: none"> — comando fissurado ou danificado, desgaste excessivo — funcionamento defeituoso da válvula de comando — comando inseguro na haste da válvula ou unidade da válvula insegura — conexões mal fixadas ou fugas no sistema — funcionamento pouco satisfatório
1.1.6. Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	<ul style="list-style-type: none"> — cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente — desgaste excessivo no pivô 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

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	<ul style="list-style-type: none"> — danificado, corroído, com fugas — dispositivo de purga imperativo — fixação insegura/inadequada
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz — cilindro principal defeituoso ou com fugas — cilindro principal inseguro — quantidade insuficiente de óleo dos travões — tampão do reservatório do cilindro principal em falta — luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa — funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões
1.1.11. Conexões dos travões de reboque	<ul style="list-style-type: none"> — risco de falha ou fractura — fugas nos tubos ou nas conexões — danificadas ou excessivamente corroídas — mal localizadas
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — risco de falha ou fractura — danificadas, esfoladas, demasiado curtas, torcidas — fugas nos tubos ou nas conexões — inchamento excessivo dos tubos sob pressão — porosidade
1.1.13. Cintas/calços dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — desgaste excessivo — atacados por óleo, gorduras, etc.
1.1.14. Tambores, discos dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados — atacados por óleo, gorduras, etc. — chapa de apoio insegura
1.1.15. Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — cabos danificados, com nós — desgaste ou corrosão excessivos — juntas dos cabos ou dos tirantes inseguras — guia dos cabos defeituoso — quaisquer entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem — qualquer movimento anormal das alavancas/tirantes/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo
1.1.16. Actuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — fissurados ou danificados — com fugas — montagem insegura/inadequada — corrosão excessiva — curso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma — tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> — articulação defeituosa — regulação incorrecta — gripada, inoperativa — inexistente
1.1.18. Ajustadores automáticos de folgas	<ul style="list-style-type: none"> — gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação — defeituosos

Pontos a controlar	Razões da não aprovação
1.1.19. Sistema retardador (se montado)	<ul style="list-style-type: none"> — conector ou fixações inseguros — defeituoso
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço	
1.2.1. Comportamento funcional (aumentado progressivamente até ao esforço máximo)	<ul style="list-style-type: none"> — esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas — o esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. no caso de o ensaio de travagem ser realizado em estrada, o desvio do veículo em relação a uma linha recta é excessivo — inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação) — tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda — flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados
1.2.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas, inferior às seguintes: eficiência mínima de travagem Categoria 1: 50 % ⁽¹⁾ Categoria 2: 43 % ⁽²⁾ Categoria 3: 40 % ⁽³⁾ Categoria 4: 50 % Categoria 5: 45 % ⁽⁴⁾ Categoria 6: 50 % — ou esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo ⁽⁵⁾
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)	
1.3.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> — travão inoperativo num dos lados — o esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo — inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação) — o dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques
1.3.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % ⁽⁶⁾ da relação definida no ponto 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	
1.4.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> — travão inoperativo num dos lados
1.4.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16 % ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima de combinação de veículos inferior a 12 %, conforme o valor mais elevado
1.5. Comportamento funcional do retardador ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape	<ul style="list-style-type: none"> — inexistência de variação gradual (retardador) — defeituoso

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.6. Sistema antibloqueio de travagem	— mau funcionamento do dispositivo avisador de antibloqueio — defeituoso

(¹) 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou homologados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a homologação CE de tipo) (Directiva 71/320/CEE).

(²) 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE na legislação dos Estados-Membros, consoante a data que for mais recente.

(³) 43 % para reboques e semi-reboques registados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE na legislação dos Estados-Membros, consoante a data que for mais recente.

(⁴) 50 % para veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou, se for posterior, a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE, na legislação dos Estados-Membros.

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

(⁶) 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).

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 laterais e luzes delimitadoras do veículo	4.2. Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de:

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
<p>4.2.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.2.2. Cor e eficiência visual</p>	<p>4.2.1. Luzes de presença laterais e da retaguarda</p> <p>4.2.2. Luzes de travagem</p> <p>4.2.3. Luzes indicadoras de mudança de direcção</p> <p>4.2.4. Luzes de marcha-atrás</p> <p>4.2.5. Luzes de nevoeiro</p> <p>4.2.6. Luzes da chapa de matrícula</p> <p>4.2.7. Reflectores</p> <p>4.2.8. Luzes de perigo</p>
<p>4.3. Luzes de travagem</p> <p>4.3.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.3.2. Cor e eficiência visual</p>	
<p>4.4. Luzes indicadoras de mudança de direcção</p> <p>4.4.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.4.2. Cor e eficiência visual</p> <p>4.4.3. Interruptores</p> <p>4.4.4. Frequência de intermitência</p>	
<p>4.5. Luzes de nevoeiro da frente a da retaguarda</p> <p>4.5.1. Localização</p> <p>4.5.2. Estado e funcionamento</p> <p>4.5.3. Cor e eficiência visual</p>	
<p>4.6. Luzes de marcha-atrás</p> <p>4.6.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.6.2. Cor e eficiência visual</p>	

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
4.7. Luzes da chapa de matrícula da retaguarda	
4.8. Reflectores — Estado e cor	
4.9. Avisadores	
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque	
4.11. Instalação eléctrica	
5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão	5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão
5.1. Eixos	5.1. Eixos
5.2. Rodas e pneumáticos	5.2. Rodas e pneumáticos
5.3. Suspensão	5.3. Suspensão
6. Quadro e acessórios do quadro	6. Quadro e acessórios do quadro
6.1. Quadro ou estrutura e acessórios	6.1. Quadro ou estruturas e acessórios
6.1.1. Estado geral	6.1.1. Estado geral
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	6.1.2. Tubos de escape e silenciadores
6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível	6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível
6.1.4. Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados	6.1.4. Suporte da roda de reserva
6.1.5. Suporte da roda de reserva	6.1.5. Segurança do dispositivo de engate (se existente)
6.1.6. Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques	
6.2. Cabina e carroçaria	6.2. Carroçaria
6.2.1. Estado geral	6.2.1. Estado estrutural
6.2.2. Fixação	6.2.2. Portas e fechos
6.2.3. Portas e fechos	
6.2.4. Piso	
6.2.5. Banco do condutor	
6.2.6. 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	

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
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	
7.10. Dispositivo de limitação de velocidade	
— Se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade está montado nos termos da Directiva 92/6/CEE ⁽²⁾	
— Verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação de velocidade	
— Se for possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos	
— 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	
8. Perturbações	8. Perturbações
8.1. Ruído	8.1. Ruído

(1) Regulamento (CEE) n.º 3281/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

(2) Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação de utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

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

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:

- 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,

(1) Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões dos veículos a motor (JO L 76 de 6.4.1970, p. 1).

- 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, 0,3 % vol. Se não for possível dar cumprimento à Directiva 70/220/CEE, 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, o teor máximo de CO não deve exceder 0,2 % vol. Se não for possível dar cumprimento à Directiva 70/220/CEE, 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, os Estados-Membros podem, em alternativa ao ensaio especificado na alínea i), estabelecer o funcionamento correcto do sistema de emissões através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação simultânea do funcionamento correcto do sistema OBD.

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

- a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto-morto e a embraiagem metida.
- b) Pré-condicionamento do veículo:
 1. Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.
 2. Excepto como especificado no ponto 5 da alínea d) a seguir, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir indicados:
 - i) O motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80 °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 = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- motores diesel sobrealimentados = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- aplica-se um limite de $1,5 \text{ m}^{-1}$ aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores-limite indicados na:

- a) coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE (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⁽²⁾ (veículo pesado com motor diesel – Euro 4),
- c) Coluna B2 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE (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 [veículo pesado – (veículo ecológico avançado) – VEA],

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

Se não for possível dar cumprimento ao ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE ou ao ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, 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.

⁽¹⁾ Directiva 72/306/CEE do Conselho, de 2 de Agosto de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes dos motores diesel destinados à propulsão dos veículos (JO L 190 de 20.8.1972, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 88/77/CEE do Conselho, de 3 de Dezembro de 1987, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos (JO L 36 de 9.2.1988, p. 33).

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.

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

ANEXO III

PARTE A

**Directiva revogada com a lista das 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