

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO**de 5 de Julho de 2010****relativa à avaliação do risco de deficiências detectadas durante a inspecção técnica na estrada (de veículos comerciais) em conformidade com a Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho**

(2010/379/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o seu artigo 292.º,

Considerando o seguinte:

- (1) No interesse da segurança rodoviária, da protecção do ambiente e de uma concorrência equitativa, é importante assegurar que os veículos comerciais em funcionamento sejam devidamente mantencionados e inspeccionados para que mantenham o seu comportamento seguro no tráfego quando circulam no interior da União.
- (2) Para além das normas e métodos referidos na Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho de 2000, relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade ⁽¹⁾, a fim de alcançar um sistema mais harmonizado e evitar um tratamento desigual na inspecção técnica na estrada devem ser formuladas orientações relativas à avaliação das deficiências enumeradas no anexo II dessa directiva.

- (3) A fim de reflectir a gravidade das deficiências, deve ser introduzida a sua graduação em três categorias.

- (4) Devem ser indicadas, para cada categoria de deficiências, as consequências da utilização do veículo que se encontre nesse estado,

ADOPTOU A PRESENTE RECOMENDAÇÃO:

Os Estados-Membros devem avaliar as deficiências detectadas nos veículos durante inspecções técnicas na estrada em conformidade com as orientações estabelecidas no anexo à presente recomendação.

Feito em Bruxelas, em 5 de Julho de 2010.

Pela Comissão
Siim KALLAS
Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

ANEXO

Orientações para a avaliação de defeitos e deficiências

No âmbito da aplicação da Directiva 2000/30/CE, o presente documento enumera as orientações cuja aplicação é recomendada aos Estados-Membros para a avaliação dos defeitos (definidos como deficiências técnicas e outros incumprimentos) detectados durante a inspecção técnica na estrada de veículos.

Os defeitos são classificados do seguinte modo:

PEQUENOS DEFEITOS (PD)

GRANDES DEFEITOS (GD)

DEFEITOS PERIGOSOS (DP)

Cada categoria de defeitos deve ser definida em referência ao estado do veículo:

PEQUENOS DEFEITOS

Defeitos técnicos que não têm efeito significativo na segurança do veículo e outros incumprimentos menores. O veículo não tem que ser reexaminado, na medida em que é razoável esperar que os defeitos detectados sejam corrigidos sem demora.

GRANDES DEFEITOS

Defeitos que podem prejudicar a segurança do veículo e/ou pôr em risco outros utilizadores da estrada e outros incumprimentos mais significativos. O veículo deve ser reparado o mais rapidamente possível e a continuação da sua utilização pode ser sujeita a restrições e condições como, por exemplo, a apresentação do veículo a um novo controlo técnico.

DEFEITOS PERIGOSOS

Defeitos que constituem um risco directo e imediato para a segurança rodoviária. Não é permitida a continuação da utilização do veículo na estrada, embora em alguns casos possa ser autorizada a sua condução, em determinadas condições, directamente para um dado local, por exemplo para reparação imediata ou confiscação do veículo.

Um veículo com defeitos que se enquadrem em mais de um grupo de defeitos deve ser classificado de acordo com o defeito mais grave. Um veículo que apresente vários defeitos dentro do mesmo grupo pode, se os efeitos combinados desses defeitos o tornarem mais perigoso, ser classificado no grupo de gravidade imediatamente superior.

No caso dos defeitos que podem ser classificados em mais de uma categoria, é da responsabilidade do inspector efectuar o ensaio para categorizar os defeitos em função da sua gravidade em conformidade com a legislação nacional.

Os requisitos de homologação em vigor à data da primeira matrícula ou da primeira entrada em circulação devem ser tomados em consideração durante a avaliação do defeito. No entanto, alguns pontos serão abrangidos por requisitos de retromontagem.

Requisitos de avaliação

Na coluna Deficiências dão-se exemplos de defeitos técnicos ou de outros incumprimentos que possam ser detectados.

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
1. DISPOSITIVO DE TRAVAGEM				
1.1. Estado mecânico e funcionamento				
1.1.1. Pivô do pedal/da alavanca manual dos travões de serviço	a) Pivot demasiado apertado.		X	
	b) Desgaste ou folga excessiva.		X	
1.1.2. Estado do pedal/da alavanca manual e curso do dispositivo de operação do travão	a) Curso de reserva excessivo ou insuficiente.		X	

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
	b) O travão liberta-se com dificuldade.	X	X	
	c) Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.	X		
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	a) 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).		X	X
	b) O tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo a um valor útil seguro não é conforme com os requisitos (*).		X	
	c) A válvula de protecção multicircuitos ou a válvula de redução da pressão não funciona.		X	
	d) Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis.		X	
	e) Dano externo susceptível de afectar o funcionamento do sistema de travagem.		X	X
1.1.4. Indicador de pressão baixa ou manómetro	O indicador de pressão baixa ou manómetro funciona mal ou está defeituoso.	X	X	
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	a) Comando fissurado, danificado ou excessivamente corroído.		X	
	b) Comando inseguro na válvula ou unidade da válvula insegura.		X	
	c) Conexões mal fixadas ou fugas no sistema.		X	
	d) Funcionamento pouco satisfatório.		X	
1.1.6. Accionador do travão de estacionamento, comando da alavanca, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento electrónico	a) Cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente.		X	
	b) Desgaste excessivo no pivot da alavanca ou no mecanismo da cremalheira.	X	X	
	c) Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta.		X	
	d) Activador inexistente, danificado ou impróprio para uso.		X	
	e) Funcionamento incorrecto, avisador em mau estado.		X	
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva.		X	X
	b) Perda excessiva de óleo do compressor.	X		
	c) Válvula insegura ou inadequadamente montada.		X	
	d) Perda ou fuga de fluido hidráulico.		X	X

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (eléctricos & pneumáticos)	a) Torneira de isolamento ou válvula autovedante defeituosa.	X	X	
	b) Montagem insegura ou inadequada da torneira ou válvula.	X	X	
	c) Fugas excessivas.		X	X
	d) Não funciona correctamente.		X	X
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	a) Reservatório danificado, corroído, com fugas	X	X	
	b) Dispositivo de purga inoperativo.	X	X	
	c) Montagem insegura ou inadequada do reservatório.		X	
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz.		X	
	b) Cilindro principal defeituoso ou com fugas.		X	X
	c) Cilindro principal inseguro.		X	X
	d) Óleo dos travões insuficiente.	X	X	
	e) Tampão do reservatório do cilindro principal inexistente.	X		
	f) Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa.	X		
	g) Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões.	X		
1.1.11. Conexões dos travões rígidas	a) Risco iminente de falha ou fractura.		X	X
	b) Canalizações ou conexões com fugas.		X	X
	c) Canalizações danificadas ou excessivamente corroídas.		X	X
	d) Má localização das canalizações.	X	X	
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	a) Risco iminente de falha ou fractura.		X	X
	b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas	X	X	
	c) Tubos ou conexões com fugas.		X	X
	d) Inchamento excessivo dos tubos sob pressão.		X	X
	e) Tubos porosos.		X	
1.1.13. Guarnições para travões	a) Desgaste excessivo da guarnição.		X	X
	b) Guarnição contaminada (por óleo, gorduras, etc.).		X	X
	c) Ausência de guarnição.			X

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
1.1.14. Tambores, discos dos travões	a) Tambor ou disco excessivamente desgastado, riscado, fendido, inseguro ou fracturado.		X	X
	b) Tambor ou disco contaminado (por óleo, gorduras, etc.).		X	X
	c) Ausência de tambor ou disco.			X
	d) Chapa de apoio insegura.		X	
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas, articulações dos travões	a) Cabos danificados ou com nós.		X	X
	b) Componente com desgaste ou corrosão excessivos.		X	X
	c) Cabo, tirante ou junta inseguros.		X	
	d) Guia dos cabos defeituosos.		X	
	e) Entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem.		X	
	f) Movimento anormal das alavancas/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo.		X	
1.1.16. Actuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)	a) Actuador fissurado ou danificado.		X	X
	b) Actuador com fugas.		X	X
	c) Actuador inseguro ou inadequadamente montado.		X	X
	d) Actuador excessivamente corroído.		X	X
	e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma.		X	X
	f) Tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada.	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	a) Articulação defeituosa.		X	
	b) Articulação incorrectamente ajustada.		X	
	c) Válvula gripada ou inoperativa.		X	X
	d) Válvula em falta.			X
	e) Chapa sinalética em falta.	X		
	f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos ⁽⁸⁾ .	X		
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação.		X	
	b) Ajustador defeituoso.		X	

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
	c) Ajustador incorrectamente instalado ou substituído.		X	
1.1.19. Sistema auxiliar de travagem (se montado ou exigido)	a) Conectores ou fixações inseguros. b) Sistema obviamente defeituoso ou em falta.	X	X X	
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	O travão do reboque não se acciona automaticamente quando a conexão é desmontada.			X
1.1.21. Sistema completo de travagem	a) Outros dispositivos do sistema (p. ex., bomba de anticongelante, secador de ar, etc.) externamente danificados ou excessivamente corroídos de forma a afectar negativamente o sistema de travagem. b) Fuga de ar ou líquido anticongelante. c) Componente inseguro ou montado inadequadamente. d) Reparação ou modificação desadequada de um componente ⁽¹⁾ .		X X X X	X X
1.1.22. Tomadas de ensaio (se montadas ou exigidas)	a) Inexistentes b) Danificadas, inutilizáveis ou com fugas.		X X	
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço				
1.2.1. Comportamento funcional (E) ^(b)	a) Esforço de travagem inadequado em uma ou mais rodas. b) 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 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 qualquer roda. e) Flutuação excessiva da força de travagem durante cada rotação completa da roda.		X X X X X	X X X
1.2.2. Eficiência (E) ^(b)	Não permite obter, pelo menos, o seguinte valor mínimo: Categoria N1: 45 % Categoria M1, M2 e M3: 50 % ⁽²⁾ Categoria N2 e N3: 43 % ⁽³⁾ Categoria O2,O3 e O4: 40 % ⁽⁴⁾		X	X

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)				
1.3.1. Comportamento funcional (E) ^(b)	a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. b) O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo especificado. 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).		X	X
1.3.2. Eficiência	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 L1e e L3e).		X	X
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento				
1.4.1. Comportamento funcional (E) ^(b)	Travão inoperativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha recta.		X	X
1.4.2. Eficiência (E) ^(b)	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		X	X
1.5. Comportamento funcional do sistema auxiliar de travagem	a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável aos sistemas de travagem accionados pelo escape). b) O sistema não funciona.		X	
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador b) O 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		X	
1.7. Sistema de travagem electrónico (EBS)	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador. b) O dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
8. PERTURBAÇÕES				
8.1. Ruído				
8.1.1. Sistema de supressão do ruído	<p>a) Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ^(a).</p> <p>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.</p>		X	
			X	X
8.2. Emissões de escape				
8.2.1. Emissões de motores a gasolina				
8.2.1.1. Equipamento de controlo de emissões de escape	<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>	X	X	
			X	
8.2.1.2. Emissões gasosas (E) ^(b)	<p>a) Ou as emissões gasosas excedem os níveis específicos indicados pelo fabricante.</p> <p>b) Ou, na falta desta informação, as emissões de CO excedem:</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 ^(c);</p> <p>ii) para os veículos controlados por um sistema avançado de controlo das emissões,</p> <p>— com o motor em marcha lenta sem carga: 0,5 %</p> <p>— com o motor acelerado sem carga: 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>— com o motor em marcha lenta sem carga: 0,3 % ^(e)</p> <p>— com o motor acelerado sem carga: 0,2 %</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação indicada nos requisitos ^(c).</p> <p>c) Lambda fora da gama $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante.</p> <p>d) Leitura do dispositivo OBD indica problema de funcionamento importante</p> <p>e) A medição por teledeteção indica incumprimento importante.</p>		X	
			X	
			X	
			X	

Ponto	Deficiências	Orientações para a avaliação de defeitos		
		(PD)	(GD)	(DP)
8.2.2. Emissões de motores diesel				
8.2.2.1. Equipamento de controlo de emissões de escape	a) Equipamento de controlo de emissões montado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso.	X	X	
	b) Fugas passíveis de afectar a medição das emissões		X	
8.2.2.2. Opacidade (E) ^(b) Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980 estão isentos deste requisito	a) Nos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos ^(a) , a opacidade excede o nível registado na chapa do fabricante;		X	
	b) Se estas informações não estiverem disponíveis ou os requisitos ^(a) não permitirem a utilização de valores de referência, para os motores normalmente aspirados: 2,5 m ⁻¹ , para motores diesel sobrealimentados: 3,0 m ⁻¹ , ou, nos veículos identificados nos requisitos 1/ /ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos ^(a) , 1,5 m ⁻¹ ⁽⁷⁾ .		X	
	c) A medição por teledetecção indica incumprimento importante.		X	
8.4. Outros pontos relacionados com o ambiente				
8.4.1. Fugas de fluidos	Fuga de óleo excessiva passível de prejudicar o ambiente ou representar um risco de segurança para os outros utentes da estrada		X	X

⁽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⁾ Homologados em conformidade com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha A ou B, da Directiva 70/220/CEE do Conselho (JO L 76 de 6.4.1970, p. 1) ou posterior, ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Julho de 2002.

⁽⁷⁾ Homologados em conformidade com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4., linha B, da Directiva 70/220/CEE, ou posterior; no anexo I, secção 6.2.1, linha B1, B2 ou C, da Directiva 88/77/CEE do Conselho (JO L 36 de 9.2.1988, p. 33), ou posterior, ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação 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) (E) o ensaio deste ponto é necessário equipamento.