



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 08.09.1995
COM(95) 415 final

95/0226 (SYN)

**PROPOSTA DE DIRECTIVA DO CONSELHO RELATIVA À APROXIMAÇÃO
DAS LEGISLAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS
RESPEITANTES AO
CONTROLO TÉCNICO DOS VEÍCULOS A MOTOR
E SEUS REBOQUES**

(consolidação com alterações)

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A. GENERALIDADES

1. A Directiva 77/143/CEE do Conselho¹, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/23/CE da Comissão², abrange o controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (autocarros, veículos pesados de mercadorias, reboques, semi-reboques, táxis, ambulâncias, veículos comerciais ligeiros e automóveis particulares). Estabelece os intervalos com que os controlos devem ser efectuados e indica os pontos a controlar.
2. A instalação em determinadas categorias de veículos e a utilização na Comunidade de dispositivos de limitação de velocidade foi tornada obrigatória pela Directiva 92/6/CEE do Conselho³.
3. A finalidade da presente proposta é alterar a Directiva 77/143/CEE de modo a:
 - incluir o controlo efectivo e regular de dispositivos de limitação de velocidade instalados em determinadas categorias de veículos pesados de mercadorias e de autocarros⁴ para assegurar que os valores máximos harmonizados de regulação dos dispositivos que foram montados para limitar a velocidade dos veículos em questão não possam ser excedidos e que os dispositivos funcionem de modo correcto;
 - clarificar a situação no que diz respeito aos veículos de interesse histórico. Embora os veículos históricos sejam abrangidos pelas disposições do n.º 3 do artigo 2.º da Directiva 77/143/CEE, deve ser reconhecido o direito de os Estados-membros estabelecerem os seus próprios requisitos em relação a todas as normas e não apenas à eficiência da travagem;
 - transferir a categoria 4 (táxis e ambulâncias) da coluna da esquerda para a coluna da direita (com as categorias 5 e 6) no Anexo II.

Simultaneamente, devia-se aproveitar a oportunidade para consolidar⁵ o texto muitas vezes alterado da Directiva 77/143/CEE.

Por esta razão, a consolidação oficial é substituída por alterações reformuladas num único texto.

¹ JO n.º L 47 de 18.02.1977, p. 47.

² JO n.º L 147 de 14.06.1994, p. 6.

³ JO n.º L 57 de 02.03.1992, p. 27.

⁴ Incluído no programa legislativo da Comissão (ponto 215) para 1994.

⁵ Incluída no programa legislativo da Comissão (Anexo II) para 1994.

B. JUSTIFICAÇÃO DE ACCÇÃO A NÍVEL COMUNITÁRIO

I. Subsidiariedade

- a) **Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?**

É necessária legislação comunitária para:

- . estabelecer o controlo dos dispositivos de limitação de velocidade cuja instalação e utilização são obrigatórias a partir de 1 de Janeiro de 1994 nos camiões de mais de 12 toneladas e autocarros de mais de 10 toneladas;
- . assegurar que os veículos sejam regulados e mantidos de modo suficiente para garantir a segurança rodoviária;
- . evitar distorções de concorrência entre transportadores devidas a diferenças nos controlos técnicos efectuados por diferentes Estados-membros.

Simultaneamente, é necessário clarificar a situação legal através da substituição da Directiva 77/143/CEE relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, muitas vezes alterada, por um texto único consolidado.

- b) **A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou é simultaneamente da competência desta e dos Estados-membros?**

A jurisdição é partilhada uma vez que se trata de uma medida de harmonização técnica baseada no nº 1, alínea c), do artigo 75º do Tratado.

- c) **Qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-membros são afectados e que solução tem sido adoptada até ao momento)?**

Na ausência de normas comuns aplicáveis pelos Estados-membros, os dispositivos de limitação de velocidade não seriam controlados ou seriam apenas com base em normas nacionais que variariam necessariamente de um Estado-membro para o outro. Este facto significaria uma certa incerteza sobre o cumprimento das normas de segurança e resultaria num tratamento desigual dos transportadores.

- d) **Qual a solução mais eficaz em termos de uma comparação entre os meios da Comunidade e os dos Estados-membros?**

Ver alíneas f) e g) do ponto B.

- e) **Qual a mais valia concreta decorrente da acção proposta pela Comunidade e qual o custo de uma não intervenção?**

Conforme indicado na alínea c), a ausência de normas comuns significaria uma certa incerteza sobre o cumprimento das normas de segurança e resultaria num tratamento desigual dos transportadores.

Se cada Estado-membro fosse livre de decidir aplicar ou não os seus próprios critérios sobre os controlos técnicos, esse facto levantaria entraves à livre circulação dos veículos rodoviários em questão.

Além disso, no interesse da eficácia, a legislação existente sobre o controlo técnico dos veículos rodoviários deve ser alterada.

- f) **Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamento, reconhecimento mútuo, etc.)?**

&

- g) **Será necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma directiva que estabeleça os objectivos gerais, deixando a cargo dos Estados-membros as medidas de execução?**

É essencial um instrumento vinculativo para aperfeiçoar a estrutura da legislação comunitária actual e garantir o mesmo nível de segurança e qualidade ambiental em todos os Estados-membros.

O instrumento mais adequado seria uma directiva a alterar a directiva de base.

II. Razões da consolidação

Ao considerar como a legislação comunitária poderia ser mais simples e mais transparente, o Parlamento Europeu, a Comissão e o Conselho foram confrontados com uma superabundância de instrumentos legislativos que tinham sido alterados várias vezes, muitas vezes substancialmente, e acordaram unanimemente na necessidade de um método de trabalho que utilizasse a consolidação legislativa como meio de alcançar uma maior clareza e transparência.

A Comissão decidiu portanto, em 1 de Abril de 1987, dar instruções aos seus funcionários no sentido de que todas as medidas legislativas fossem consolidadas após não mais de dez alterações, sublinhando o facto de se tratar de um requisito mínimo, e que os serviços deveriam esforçar-se por consolidar a intervalos ainda menores os textos pelos quais eram responsáveis, para assegurar que as regras comunitárias se mantivessem claras e facilmente compreensíveis.

A proposta em anexo da Comissão de consolidação da Directiva do Conselho agrupa num único texto a Directiva 77/143/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques e suas alterações sucessivas:

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

Foi redigida de acordo com os princípios fundamentais acordados pelo Conselho, Parlamento Europeu e Comissão em 1974, e tem por objectivo a consolidação legislativa: as directivas existentes seriam substituídas por uma nova versão, que não tocaria nos conteúdos respectivos mas as reuniria num único texto, apenas com as alterações formais exigidas pela própria operação.

Tal como no passado, o texto agora fornecido é coligido das directivas originais publicadas no Jornal Oficial. A antiga numeração dos artigos foi mantida à margem para facilidade de referência, estando a nova numeração colocada acima dos artigos.

O Anexo IV contém uma tabela de correlação que relaciona o antigo sistema de numeração com o novo. Para preservar as datas de transposição e aplicação de todas as directivas envolvidas, uma nova Parte B do Anexo III indica os prazos de transposição e aplicação de cada uma das directivas agora revogadas.

C. ÂMBITO DA PROPOSTA

Conforme indicado em A, é necessário consolidar a legislação numa directiva única e clara.

Além disso, os dispositivos de limitação de velocidade devem ser incluídos tão rapidamente quanto possível na lista dos pontos a verificar no controlo técnico anual.

É ainda necessário clarificar a situação no que diz respeito aos veículos de interesse histórico.

Finalmente, no que diz respeito aos táxis e às ambulâncias (categoria 4), dado que os requisitos técnicos - e assim os pontos a verificar - são os mesmos que para os automóveis particulares, aproveita-se a oportunidade para transferir a categoria 4 da coluna da esquerda para a coluna da direita (com as categorias 5 e 6) no Anexo II.

O objectivo da nova directiva proposta é, portanto, satisfazer essas necessidades.

D. CONTEÚDO DA PROPOSTA

Conforme indicado em A, a proposta é simultaneamente uma consolidação de directivas existentes e uma extensão dos seus âmbitos. Os artigos ou pontos a seguir indicados (em itálico na proposta) são alterados ou novos e alterarão a situação actual do seguinte modo:

O **nº 3 do artigo 4º** dá o direito aos Estados-membros de aplicarem os seus próprios requisitos de controlo (não apenas para a eficiência da travagem) a todas as normas relativas aos veículos históricos.

O **artigo 11º** fixa a data de entrada em vigor das alterações e a inclusão do dispositivo de limitação de velocidade na lista dos pontos a controlar (sendo os prazos das directivas substituídas protegidos).

O **Anexo II** transfere da coluna da esquerda para a coluna da direita (com as categorias 5 e 6) a categoria 4 (táxis e ambulâncias).

O **ponto 7.9 do Anexo II** que diz respeito à "existência e integridade dos selos de tacógrafo" deve ser alargado porque os dispositivos de limitação de velocidade são habitualmente activados pelos equipamentos de registo comunitários (tacógrafos) nos veículos.

O **ponto 7.10 do Anexo II**, intitulado "dispositivo de limitação de velocidade", é aditado, sendo descrita nessa rubrica, em três travessões, a inspecção exigida.

Os artigos ou anexos a seguir indicados são novos, mas tratam exclusivamente da consolidação do texto:

O **Artigo 10º** revoga a antiga directiva.

O **Anexo III** indica as directivas revogadas e as que ainda são aplicáveis.

O **Anexo IV** relaciona a nova directiva com os textos pré-consolidados que a constituem.

E. IMPACTO NAS EMPRESAS

A adopção de medidas que tornam obrigatório o controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade não terão efeitos no emprego nem nos custos do controlo técnico do veículo.

Também não envolverá a criação de novas empresas.

Por outro lado, a presente proposta vai tornar idênticas as condições de concorrência através da normalização do tipo de controlo a aplicar.

F. INTERESSE PARA O EEE

De acordo com o artigo 99º do Acordo EEE, os países da EFTA foram consultados e concordaram com o princípio da presente proposta.

G. CONSULTAS

Lista das organizações que foram consultadas sobre a proposta e breve descrição dos seus pontos de vista principais

- Todas as autoridades de controlo técnico dos Estados-membros
- Alguns países da EFTA
- As organizações aprovadas para o controlo técnico dos veículos (CITA, DEKRA, TÜV)
- As principais organizações privadas de controlo
- As associações internacionais que representam a indústria automóvel europeia (ACEA)
- A Associação Europeia dos Equipamentos para Garagens
- Organizações que representam as empresas comerciais e de reparações automóveis (Cecra, Clepa, Groeneveld Transport Efficiency, Mannesmann Kienzle)
- A associação internacional que representa todos os utilizadores de veículos (IRU)

**Proposta de Directiva do Conselho relativa à aproximação
das legislações dos Estados-membros
respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Em cooperação com o Parlamento Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social³,

<p><i>Considerando que a Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques⁴, foi substancialmente alterada em várias ocasiões; que, por ocasião de novas alterações, as referidas directivas devem ser reformuladas, por razões de clareza, num único texto;</i></p>	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

1 JO n° C

2 JO n° C

3 JO n° C

4 JO n° L 47 de 18.02.1977, p. 47. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/23/CE (JO n° L 147 de 14.06.1994, p.6).

Considerando que, no âmbito da política comum de transportes, a circulação de determinados veículos no espaço comunitário deve efectuar-se nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no das condições de concorrência entre transportadores dos vários Estados-membros;	1º considerando Directiva 77/143/CEE (alterado)
Considerando que o crescimento da circulação rodoviária e o aumento dos perigos e dos danos que daí resultam colocam a todos os Estados-membros problemas de segurança de natureza e de gravidade análogas;	2º considerando Directiva 77/143/CEE
Considerando que as normas e os métodos actuais de controlo variam de um Estado-membro para outro e que esta situação afecta a equivalência do nível de segurança e de qualidade ecológica dos veículos controlados que circulam nos vários Estados-membros; que, além disso, tal situação é susceptível de influir nas condições de concorrência entre os transportadores dos vários Estados-membros;	3º considerando Directiva 91/225/CEE
Considerando que daí resulta a necessidade de harmonizar, na medida do possível, a periodicidade desses controlos e os pontos obrigatórios a controlar;	4º considerando Directiva 77/143/CEE
Considerando que o controlo a efectuar durante o período de utilização do veículo deve ser relativamente simples, rápido e não oneroso;	7º considerando Directiva 92/55/CEE
Considerando que convém, portanto, que se definam normas e métodos mínimos comunitários para controlo técnico dos pontos enumerados do Anexo II por meio de directivas <i>específicas</i> adoptadas pelo Conselho;	4º considerando Directiva 91/225/CE
Considerando que, a título transitório, as normas nacionais continuam a ser aplicáveis no que diz respeito aos pontos que não foram objecto de directivas <i>específicas</i> ;	5º considerando Directiva 91/225/CEE

<p>Considerando que o progresso técnico exige a possibilidade de uma rápida adaptação das normas e métodos contidos nas directivas <i>específicas</i> e que, para facilitar a execução das medidas necessárias para esse fim, deve ser instituído um processo que estabeleça uma estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito de um Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico;</p>	<p>6º considerando Directiva 91/225/CEE (1ª frase)</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

Considerando que, <i>no que diz respeito aos sistemas de travagem</i> , seria prematuro fixar <i>valores de</i> regulação da pressão de ar e os tempos de enchimento do compressor, etc., dada a variedade dos equipamentos e dos métodos de ensaio existentes na Comunidade;	7º considerando Directiva 92/54/CEE (alterado)
Considerando que se tenciona introduzir mais alterações na presente directiva, a fim de incluir uma metodologia de controlo aperfeiçoada e uniforme;	8º considerando Directiva 94/23/CE
Considerando que, até ao momento de existirem procedimentos e práticas de controlo harmonizados, os Estados-membros podem recorrer ao seu bom senso em relação ao procedimento de controlo que utilizam para estabelecer se o veículo em questão satisfaz os requisitos de travagem;	5º considerando Directiva 94/23/CE
Considerando que todas as partes envolvidas no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o facto de o veículo ser objecto de controlo com carga, carga parcial ou sem carga, influenciam o grau de confiança que os controladores depositam na aptidão do sistema de travagem;	6º considerando Directiva 94/23/CE
Considerando que a exigência de valores de referência para as forças de travagem relativamente a vários estados de carga para cada modelo de veículo contribuiria para restabelecer essa confiança e que a presente directiva prevê o controlo técnico sob este regime como alternativa à utilização de valores mínimos para o comportamento funcional para cada categoria de veículos;	7º considerando Directiva 94/23/CE
Considerando que, <i>no que diz respeito aos sistemas de travagem</i> , a presente directiva abrange os veículos recepcionados segundo o disposto na Directiva 71/320/CEE ⁵ , reconhecendo-se, no entanto, que certos modelos de veículos foram recepcionados segundo normas nacionais que podem diferir dos requisitos desta directiva;	9º considerando Directiva 94/23/CE (1ª frase)

⁵ Directiva do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques (JO n.º L 202 de 06.09.1971, p. 37), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE (JO n.º L 233 de 22.08.1991, p. 21).

Considerando que os Estados-membros podem alargar o controlo do sistema de travagem a categorias de veículos ou a pontos não abrangidos pela presente directiva;	8º considerando Directiva 92/54/CEE
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

Considerando que os Estados-membros podem instaurar controlos mais severos ou mais frequentes;	9º considerando Directiva 92/54/CEE
Considerando que a presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, por meio de um controlo periódico das emissões de escape, bem como assegurar a retirada de circulação de veículos altamente poluentes até estarem devidamente afinados;	3º considerando Directiva 92/55/CEE
Considerando que a afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas ao próprio motor e ao ambiente, na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia; Considerando que é importante desenvolver meios de transporte que respeitem o ambiente;	8º e 9º considerandos Directiva 92/55/CEE
Considerando que, no que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente da condição <i>de manutenção</i> do veículo no que se refere às emissões;	10º considerando Directiva 92/55/CEE
Considerando que, no que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca), a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto à condição de manutenção do veículo no que se refere às emissões;	11º considerando Directiva 92/55/CEE
Considerando que a taxa de reprovação prevista, relativa às emissões de escape, dos veículos acima mencionados pode ser elevada se o veículo não tiver sido sujeito à manutenção de rotina;	12º considerando Directiva 92/55/CEE

<p>Considerando que, no que se refere aos veículos cujos requisitos de recepção exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como <i>catalisadores</i> de três vias em circuito fechado controlados por sonda lambda, o controlo da norma das emissões em funcionamento será mais severo do que no caso dos veículos convencionais;</p>	<p>13º considerando Directiva 92/55/CEE</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------

<p>Considerando que os Estados-membros podem fixar as suas próprias normas de controlo no que se refere aos veículos considerados como sendo de interesse histórico; que, ao reconhecer o direito de os Estados-membros fixarem as suas próprias normas relativamente aos veículos históricos, tais normas não devem ser mais rígidas que as que o veículo devia satisfazer inicialmente;</p>	<p>9º considerando (última frase) (alterado) e 10º considerando Directiva 94/23/CE</p>
<p>Considerando que se tenciona adaptar a presente directiva, a fim de ter em conta os desenvolvimentos futuros das disposições relativas às medidas de construção de veículos que facilitem a inspecção em funcionamento, bem como os progressos realizados na metodologia de controlo destinados a reflectir de um modo mais fiel as condições de funcionamento;</p>	<p>14º considerando Directiva 92/55/CEE</p>
<p><i>Considerando que a Directiva 92/6/CEE do Conselho⁶ prevê a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade em determinadas categorias de veículos rodoviários;</i></p>	
<p><i>Considerando que esses dispositivos devem ser incluídos o mais rapidamente possível na lista dos pontos de controlo obrigatório durante a inspecção técnica anual para garantir, na medida do possível, que o valor máximo harmonizado em relação ao qual o dispositivo de um dado veículo foi regulado não possa ser excedido;</i></p>	
<p><i>Considerando que, actualmente, a determinação do funcionamento correcto do dispositivo de limitação de velocidade é deixada aos Estados-membros, que podem utilizar para o efeito os meios que considerarem adequados; que se pretende harmonizar com o tempo os procedimentos e as normas de controlo;</i></p>	

⁶

Directiva do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO n° L 57 de 02.03.1992, p. 27).

Considerando que a Comissão avaliará o funcionamento correcto do limitador de velocidade, com base na experiência em serviço e apresentará um relatório ao Conselho; que as conclusões desse relatório constituirão a base de qualquer outra proposta relativa aos requisitos do controlo técnico do dispositivo de limitação de velocidade, se considerado necessário;

<p><i>Considerando que os requisitos técnicos relativos aos táxis e ambulâncias são análogos aos dos automóveis particulares; que os pontos a controlar podem ser semelhantes, embora a frequência dos controlos seja diferente;</i></p>	
<p><i>Considerando que, tendo em conta os efeitos desta acção sobre o sector em causa e face ao princípio da subsidiariedade, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são necessárias para alcançar o objectivo de harmonização das regras relativas ao controlo técnico, para impedir a distorção da concorrência entre os transportadores rodoviários e para garantir que os veículos sejam correctamente regulados e mantidos; que esses objectivos não podem ser atingidos na sua totalidade pelos Estados-membros actuando a nível individual;</i></p>	
<p><i>Considerando que a presente directiva não deve afectar as obrigações dos Estados-membros relativas aos prazos de transposição para a legislação nacional e para a aplicação indicados na Parte B do Anexo III,</i></p>	

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I
Disposições gerais

<u>Artigo 1º</u>	
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, em conformidade com a presente directiva e seus anexos <i>I e II</i> .	Artigo 1º 77/143/CEE
2. As categorias de veículos a controlar, a periodicidade do controlo técnico e os pontos obrigatórios a controlar estão indicados nos Anexos I e II.	Nº 1 do artigo 2º 77/143/CEE

<u>Artigo 2º</u>	
O controlo técnico, na acepção da presente directiva, deve ser efectuado pelo Estado ou por organismos ou estabelecimentos por ele designados e actuando sob a sua vigilância directa.	Artigo 4º 77/143/CEE

<u>Artigo 3º</u>	
1. Os Estados-membros tomarão as medidas que considerem necessárias para que se possa provar que o veículo foi aprovado num controlo técnico respeitando, pelo menos, o disposto na presente directiva.	Nº 1 do artigo 5º 77/143/CEE
Essas medidas serão comunicadas aos Estados-membros e à Comissão.	Nº 2 do artigo 5º 77/143/CEE

<p>2. Cada Estado-membro reconhecerá a prova emitida noutro Estado-membro de que um veículo a motor, matriculado neste último, bem como o seu reboque ou semi-reboque, foram aprovados num controlo técnico respeitando, pelo menos, as disposições da presente directiva, como se ele próprio tivesse emitido essa prova.</p>	<p>Nº 3 do artigo 5º 77/143/CEE</p>
<p>3. Os Estados-membros aplicarão os procedimentos adequados no sentido de estabelecer, na medida do possível, que o comportamento funcional da travagem dos veículos matriculados <i>nos respectivos territórios</i> satisfaz os requisitos especificados na <i>presente directiva</i>.</p>	<p>Artigo 2º 94/23/CE</p>

CAPÍTULO II
Excepções e derrogações

<u>Artigo 4º</u>	
1. Os Estados-membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os veículos das forças armadas e das forças de ordem pública.	Nº 2 do artigo 2º 77/143/CEE
2. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, excluir do âmbito de aplicação da presente directiva, ou submeter a disposições especiais, determinados veículos que são explorados ou utilizados em condições excepcionais bem como veículos que não utilizem nunca ou quase nunca as vias públicas ou que estejam temporariamente retirados da circulação.	Nº 3 do artigo 2º 77/143/CEE
3. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, estabelecer as suas próprias normas de controlo em relação a veículos considerados como sendo de interesse histórico.	Artigo 4º 94/23/CE (alterado)

Artigo 5º

Sem prejuízo das disposições dos Anexos I e II, os Estados-membros podem:

- antecipar a data do primeiro controlo técnico obrigatório e, se for caso disso, submeter o veículo a um controlo antes da sua matrícula;
- diminuir o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos;
- tornar obrigatório o controlo técnico do equipamento facultativo;
- aumentar o número de pontos a controlar;
- alargar a obrigação do controlo técnico periódico a outras categorias de veículos;
- prescrever controlos especiais adicionais;
- exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais elevados e incluir a realização do controlo *com* massas em carga mais elevadas que os especificados no Anexo II em relação aos veículos matriculados no seu território, desde que tais requisitos não excedam os valores aplicáveis para a recepção inicial do veículo.

Artigo 3º

77/143/CEE

Artigo 3º

94/23/CE

Artigo 6º

1. Em derrogação das disposições dos Anexos I e II e até à data limite de 1 de Janeiro de 1993, os Estados-membros podem:

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

desde que todos os *veículos comerciais ligeiros referidos no ponto 5 do Anexo I* sejam submetidos a um controlo técnico em conformidade com a presente directiva antes dessa data.

Todavia, nos Estados-membros onde não *existia* sistema de controlo técnico *comparável ao previsto na presente directiva* para esta categoria de veículos em 26 de Julho de 1988, o nº 1 aplica-se até 1 de Janeiro de 1995.

Nº 1 do artigo 7º
77/143/CEE

&

Nº 1 do artigo 1º
88/449/CEE

(⇒Nº 2 do artigo 7º
77/143/CEE)

<p>2. No que diz respeito aos <i>automóveis particulares</i> referidos no ponto 6 do Anexo I, o nº 1 aplica-se até 1 de Janeiro de 1994.</p> <p>Todavia, nos Estados-membros onde não existia sistema de controlo técnico regular comparável ao previsto na <i>presente directiva</i> para essa categoria de veículos em 31 de Dezembro de 1991, o nº 1 aplica-se até 1 de Janeiro de 1998.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º 91/328/CEE</p> <p>(⇒Nº 3 do artigo 7º 77/143/CEE)</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

CAPÍTULO III
Disposições finais

<u>Artigo 7º</u>	
1. O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, adoptará as directivas <i>específicas</i> necessárias para definir as normas e os métodos mínimos relativos ao controlo dos pontos enumerados no Anexo II.	Artigo 1º 91/225/CEE (⇒Nº 1 artigo 5º-A 77/143/CEE)
2. Quaisquer alterações que sejam necessárias para adaptar ao progresso técnico as normas e os métodos definidos por directivas <i>específicas</i> serão adoptadas de acordo com o processo estabelecido no <i>Artigo 8º</i> .	Artigo 1º 91/225/CEE (⇒Nº 2 artigo 5º-A 77/143/CEE)

<u>Artigo 8º</u>	
1. A Comissão será assistida por um Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico da directiva relativa ao controlo técnico <i>dos veículos a motor e seus reboques</i> , a seguir denominado "Comité", que será composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.	Artigo 1º 91/225/CEE (⇒Nºs 1 e 2 do artigo 5º-B 77/143/CEE)
2. O Comité adoptará o seu próprio regulamento interno.	

<p>3. O representante da Comissão <i>submete</i> à apreciação do Comité um projecto das medidas a tomar. O Comité <i>emite</i> o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer <i>é</i> emitido por maioria, nos termos previstos no n° 2 do artigo 148° do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho <i>é</i> chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no <i>seio do</i> Comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no <i>mesmo artigo</i>. O presidente não participa na votação.</p>	<p>Artigo 1° 91/225/CEE (⇒N°s 3 e 4 do artigo 5°-B 77/143/CEE)</p>
<p>4. a) A Comissão <i>adopta</i> as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do Comité.</p> <p>b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do Comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho <i>delibera</i> por maioria qualificada.</p> <p>Se, no prazo de três meses <i>a contar da</i> data em que a proposta lhe foi submetida, o Conselho ainda não tiver deliberado, <i>a Comissão adoptará as medidas propostas</i>.</p>	

<p style="text-align: center;"><u>Artigo 9º</u></p> <p>1. O mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre a aplicação <i>do controlo técnico aos automóveis particulares</i>, acompanhado de qualquer proposta necessária, nomeadamente em relação à periodicidade e conteúdo dos controlos.</p>	<p>Artigo 3º 91/328/CEE</p>
<p>2. <i>O mais tardar três anos após a introdução do controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade, a Comissão examinará se, com base na experiência obtida nessa altura, os controlos previstos são suficientes para detectar dispositivos de limitação de velocidade defeituosos ou manipulados abusivamente e se as regras precisam de ser alteradas.</i></p>	

Artigo 10º

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

As referências às directivas revogadas serão consideradas como referências à presente directiva e devem ser lidas de acordo com o quadro de correlação constante do Anexo IV.

Artigo 11º

- 1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1996, e desse facto informarão imediatamente a Comissão.*

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

- 2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão os textos das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.*

Artigo 12º

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

Artigo 13º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

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	Anexo I Categoria 1 77/143/CEE
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	Anexo I Categoria 2 77/143/CEE
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	Anexo I Categoria 3 77/143/CEE
4. Táxis, ambulâncias	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente	Anexo I Categoria 4 77/143/CEE
5. Veículos a motor, tendo no mínimo 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	Nº 2 do artigo 1º 88/449/CEE (⇒Anexo I Categoria 5 77/143/CEE)
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 matrícula, e a seguir de dois em dois anos.	Nº 2 do artigo 1º 91/328/CEE (⇒Anexo I Categoria 6 77/143/CEE)

ANEXO II	ANEXO II
<p>O controlo deve incidir, pelo menos, nos pontos abaixo enumerados, desde que digam respeito ao equipamento obrigatório do veículo <i>sujeito a controlo</i> no Estado-membro em questão.</p>	<p>Nota introdutória (1) 77/143/CEE</p>
<p>Os controlos referidos no presente anexo podem ser efectuados visualmente sem desmontagem de peças do veículo.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE</p>
<p>Caso o veículo apresente defeitos nos pontos de controlo abaixo 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 submetido satisfatoriamente a um novo controlo técnico.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE</p>
<p><i>Todavia, os Estados-membros devem tomar medidas para que os veículos que não satisfazem as disposições mínimas relativas aos sistemas de travagem e às emissões não circulem nas estradas.</i></p>	

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.		Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (=ponto 1 do Anexo II 77/143/CEE)
<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1. Estado mecânico e funcionamento		
1.1.1. Pivotal do pedal do travão de pé	<ul style="list-style-type: none"> - demasiado apertado - rolamento gasto - desgaste/folga excessivos 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.6. Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	<ul style="list-style-type: none"> - cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente - desgaste excessivo no pivot da alavanca ou no mecanismo da cremalheira - movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)

<u>Pontos a controlar</u>	<u>Razões da não aprovação</u>	
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	<ul style="list-style-type: none"> - danificado, corroído, com fugas - dispositivo de purga inoperativo - fixação insegura/inadequada 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	<ul style="list-style-type: none"> - risco de falha ou fractura - fugas nos tubos ou nas conexões - danificadas ou excessivamente corroídas - mal localizadas 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.13. Cintas/calços dos travões	<ul style="list-style-type: none"> - desgaste excessivo - atacados por óleo, gorduras, etc. 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>	
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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> - articulação defeituosa - regulação incorrecta - gripada, inoperativa - inexistente 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.18. Ajustadores automáticos de folgas	<ul style="list-style-type: none"> - gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação - defeituosos 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.1.19. Sistema retardador (se montado ou exigido)	<ul style="list-style-type: none"> - conector ou fixações inseguros - defeituoso 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço		Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
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 	Artigo 1º 94/23/CE (*)

<u>Pontos a controlar</u>	<u>Razões da não aprovação</u>	
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%⁷ Categoria 2 : 50%⁸ Categoria 3 : 40%⁹ Categoria 4 : 50% Categoria 5 : 45%¹⁰ Categoria 6 : 50% - ou esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo¹¹ 	Artigo 1º 94/23/CE (*)
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)		Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.3.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> - travão(ões) inoperativo(s) 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 	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.3.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> - para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50%¹² 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. 	Artigo 1º 94/23/CE (*)

⁷ 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou recepcionados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a recepção CEE como componente [Directiva 88/194/CEE (JO n° L 92 de 09.04.1988, p. 47)].

⁸ 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção por modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE (JO n° L 380 de 31.12.1985, p. 1), no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

⁹ 43 % para semi-reboques e reboques de lança de tracção matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção do modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

¹⁰ 50 % para veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção por modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

¹¹ Por valor de referência para o eixo do veículo entende-se o esforço de travagem, expresso em newton, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que o veículo é apresentado.

¹² 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 85/647/CEE).

<u>Pontos a controlar</u>	<u>Razões da não aprovação</u>	
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento		Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.4.1. Comportamento funcional	- travão inoperativo num dos lados	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.4.2. Eficiência	- 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	Artigo 1º 94/23/CE (*)
1.5. Comportamento funcional do retardador ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape	- inexistência de variação gradual da eficiência (retardador) - defeituoso	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)
1.6. Sistema anti-bloqueio de travagem	- mau funcionamento do dispositivo avisador de anti-bloqueio - defeituoso	Nº 1 do artigo 1º 92/54/CEE (*)

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
2. DIRECÇÃO E VOLANTE	2. VOLANTE	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
2.1. Estado mecânico 2.2. Volante de direcção 2.3. Folgas na direcção	2.1. Estado mecânico 2.2. Folgas na direcção 2.3. Fixação do sistema de direcção 2.4. Rolamentos das rodas	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
3. VISIBILIDADE	3. VISIBILIDADE	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
3.1. Campo de visão 3.2. Estado dos vidros 3.3. Espelhos retrovisores 3.4. Limpa-vidros 3.5. Lava-vidros	3.1. Campo de visão 3.2. Estado dos vidros 3.3. Espelhos retrovisores 3.4. Limpa-vidros 3.5. Lava-vidros	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4. LUZES, REFLECTORES E EQUIPAMENTO ELÉCTRICO	4. EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios) 4.1.1 Estado e funcionamento 4.1.2. Alinhamento 4.1.3. Interruptores 4.1.4. Eficiência visual	4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios) 4.1.1. Estado e funcionamento 4.1.2. Alinhamento 4.1.3. Interruptores	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.2. Luzes de presença da frente e luzes delimitadoras do veículo 4.2.1. Estado e funcionamento 4.2.2. Cor e eficiência visual	4.2. Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de: 4.2.1. Luzes de presença da frente e da retaguarda 4.2.2. Luzes de travagem 4.2.3. Luzes indicadoras da mudança de direcção 4.2.4. Luzes de marcha atrás 4.2.5. Luzes de nevoeiro 4.2.6. Luzes da chapa de matrícula 4.2.7. Reflectores 4.2.8. Luzes de perigo	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
4.3. Luzes de travagem 4.3.1. Estado e funcionamento 4.3.2. Cor e eficiência visual		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direcção 4.4.1. Estado e funcionamento 4.4.2. Cor e eficiência visual 4.4.3. Interruptores 4.4.4. Frequência de intermitência		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.5. Luzes de nevoeiro da frente e da retaguarda 4.5.1. Localização 4.5.2. Estado e funcionamento 4.5.3. Cor e eficiência visual		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.6. Luzes de marcha atrás 4.6.1. Estado e funcionamento 4.6.2. Cor e eficiência visual		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.7. Luzes da chapa de matrícula da retaguarda		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.8. Reflectores - Estado e cor		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.9. Avisadores		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
4.11. Instalação eléctrica		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
5. EIXOS, RODAS, PNEUMÁTICOS, SUSPENSÃO	5. EIXOS, RODAS, PNEUMÁTICOS, SUSPENSÃO	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
5.1. Eixos	5.1. Eixos	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
5.2. Rodas e pneumáticos	5.2. Rodas e pneumáticos	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
5.3. Suspensão	5.3. Suspensão	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO	6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
6.1. Quadro ou estrutura e acessórios 6.1.1. Estado geral 6.1.2. Tubos de escape e silenciosos 6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível 6.1.4. Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados 6.1.5. Suporte da roda de reserva 6.1.6. Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques	6.1. Quadro ou estruturas e acessórios 6.1.1. Estado geral 6.1.2. Tubos de escape e silenciosos 6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível 6.1.4. Suporte da roda de reserva 6.1.5. Segurança do dispositivo de engate (se existente)	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
6.2. Cabina e carroçaria 6.2.1. Estado geral 6.2.2. Fixação 6.2.3. Portas e fechos 6.2.4. Piso 6.2.5. Banco do condutor 6.2.6. Estribos	6.2. Carroçaria 6.2.1. Estado estrutural 6.2.2. Portas e fechos	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7. EQUIPAMENTOS DIVERSOS	7. EQUIPAMENTOS DIVERSOS	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.1. Cintos de segurança	7.1. Fixação do banco do condutor	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.2. Extintor de incêndios	7.2. Fixação da bateria	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.3. Fechos e dispositivo anti-roubo	7.3. Avisador sonoro	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
7.4. Triângulo de pré-sinalização	7.4. Triângulo de pré-sinalização	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.5. Caixa de primeiros socorros	7.5. Cintos de segurança 7.5.1. Segurança da das fixações 7.5.2. Estado dos cintos 7.5.3. Funcionamento	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.6. Calço(s) de roda(s)		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.7. Avisador sonoro		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.8. Velocímetro		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
7.9. Tacógrafo (existência e integridade dos selos)		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
<ul style="list-style-type: none"> - verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho¹³ - verificar se o perímetro 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 		

¹³ Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO nº L 370 de 31.12.1985, p. 8). Com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 3688/92 da Comissão (JO nº L 374 de 22.12.1992, p. 12).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
<p>7.10. <i>Dispositivo de limitação de velocidade</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>se possível, verificar se o limitador de velocidade está montado, se exigido pela Directiva 92/6/CEE¹⁴</i> - <i>verificar a validade da chapa do limitador de velocidade</i> - <i>se for possível, verificar que os selos do limitador de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos</i> 		
8. PERTURBAÇÕES	8. PERTURBAÇÕES	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
8.1. Ruído	8.1. Ruído	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)

¹⁴ Directiva do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO nº L 57 de 02.03.1992, p. 27).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2, 3, 4, 5 E 6	
<p>8.2.2. <i>Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel)</i></p> <p>Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte). O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva 72/306/CEE¹⁶. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-membros decidirem não o utilizar como referência, os valores-limite do coeficiente de absorção são os seguintes:</p> <p>Coefficiente de absorção máximo para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motores diesel normalmente aspirados = 2,5 m⁻¹, - Motores diesel sobrealimentados = 3,0 m⁻¹ <p>ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a recepção CEE.</p> <p>Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.3. <i>Equipamentos de controlo</i></p> <p>As emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores-limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.4. Sempre que, por ocasião da recepção CEE, um modelo de veículo não tenha podido respeitar os valores-limite estabelecidos na presente directiva, os Estados-membros podem fixar valores-limite mais elevados para esse modelo de veículo, com base em provas fornecidas pelo fabricante. Desse facto informarão imediatamente a Comissão, que transmitirá a informação aos restantes Estados-membros.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º 92/55/CEE (*)</p>

¹⁶

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 nº L 190 de 20.8.1972, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 89/491/CEE da Comissão (JO nº L 238 de 15.8.1989, p. 43).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
8.3. Supressão de interferências de rádio		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
9. CONTROLOS SUPLEMENTARES PARA VEÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
9.1. Saída(s) de emergência (incluindo martelos para partir os vidros), sinais indicadores da(s) saída(s) de emergência		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
9.2. Sistema de aquecimento		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
9.3. Sistema de ventilação		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
9.4. Disposição dos bancos		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
9.5. Iluminação interior		Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
10. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	10. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
10.1. Chapas de matrícula	10.1. Chapas de matrícula	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)
10.2. Número do quadro	10.2. Número do quadro	Nº 3 do artigo 1º 88/449/CEE (*)

(*) ⇒ no mesmo ponto do Anexo II da Directiva 77/143/CEE, alterado.

(**) Os pontos a verificar para a categoria 4 (táxis e ambulâncias) estão indicados na coluna da esquerda do Anexo II da Directiva 77/143/CEE.

ANEXO III

Parte A

Directivas revogadas
(referidas no artigo 10º)

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

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

ANEXO III Parte B

<u>Directiva</u>	<u>Prazos</u>
	<u>de transposição</u> <u>de aplicação</u>
77/143/CEE (JO nº L 47 de 18.2.1977, p. 47)	31 de Dezembro de 1977 31 de Dezembro de 1977
88/449/CEE (JO nº L 222 de 12.8.1988, p. 10)	27/28 de Julho de 1990 27/28 de Julho de 1990
91/225/CEE (JO nº L 103 de 23.4.1991, p. 3)	1 de Janeiro de 1992 1 de Janeiro de 1992
91/328/CEE (JO nº L 178 de 6.7.1991, p. 29)	1 de Julho de 1993 1 de Julho de 1993
92/54/CEE (JO nº L 225 de 10.8.1992, p. 63)	21/22 de Junho de 1993 21/22 de Junho de 1993
92/55/CEE (JO nº L 225 de 10.8.1992, p. 68)	21/22 de Junho de 1993
Para os veículos referidos na alínea a) do ponto 8.2.1 do Anexo II:	1 de Janeiro de 1994
Para os veículos referidos no ponto 8.2.2 do Anexo II:	1 de Janeiro de 1996
Para os veículos referidos na alínea b) do ponto 8.2.1 do Anexo II:	1 de Janeiro de 1997
94/23/CE (JO nº L 147 de 14.6.1994, p. 6)	1 de Janeiro de 1997 1 de Janeiro de 1997

TABELA DE CORRELAÇÃO Nº 1

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Nº 1 do art. 1º	Art. 1º						
Nº 2 do art. 1º	Nº 1 do art. 2º						
Art. 2º	Art. 4º						
Nº 1, 1º par., do art. 3º	Nº 1 do art. 5º						Art. 2º
Nº 2, 2º par., do art. 3º	Nº 2 do art. 5º						
Nº 2 do art. 3º	Nº 3 do art. 5º						
Nº 3 do art. 3º							
Nº 1 do art. 4º	Nº 2 do art. 2º						Art. 4º
Nº 2 do art. 4º	Nº 3 do art. 2º						
Nº 3 do art. 4º							
Art. 5º							
(1º-6º travessão)	Art. 3º						Art. 3º
Art. 5º (7º travessão)		Nº 1 do art. 1º		Nº 1 do art. 1º			
Nº 1 do art. 6º	Nº 1 do art. 7º		Art. 1º				
Nº 2 do art. 6º			Art. 1º				
Nº 1-2 do art. 7º				Art. 3º			
Nº 1-4 do art. 8º							
Nº 1 do art. 9º							
Nº 2 do art. 9º		Nº 1 do art. 2º	Nºs 1 a 3 do art. 2º	Nº 1 do art. 5º			
Art. 10º		Nº 2 do art. 2º	Nº 4 do art. 2º	Nº 2 do art. 5º			
Nº 1 do art. 11º	Art. 6º						
Nº 2 do art. 11º		Art. 3º	Art. 3º	Art. 4º	Art. 3º	Art. 3º	Art. 6º
Art. 12º							
Art. 13º	Art. 8º						

TABELA DE CORRELAÇÃO Nº 2

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Anexo I categoria 1 categoria 2 categoria 3 categoria 4 categoria 5 categoria 6	Anexo I categoria 1 categoria 2 categoria 3 categoria 4	Nº 2 do art. 1º		Nº 2 do art. 1º			

TABELA DE CORRELAÇÃO N° 3

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	Proposta 697/92 rev.9
Anexo II (*) nota introd. 1 nota introd. 2 nota introd. 3 nota introd. 4	Anexo II nota introd. 1				N° 1 do art. 1° N° 1 do art. 1° N° 1 do art. 1°		
ponto 1 ponto 1.2							
ponto 1.2.1 ponto 1.2.2					N° 1 do art. 1°		Artigo 1°
ponto 1.3 ponto 1.3.1							Artigo 1°
ponto 1.3.2							
ponto 1.4 ponto 1.4.1					N° 1 do art. 1°		Artigo 1°
ponto 1.4.2							
ponto 1.5 ponto 1.6					N° 1 do art. 1°		
ponto 2 ponto 7.8		N° 3 do art. 1°					
ponto 7.9 (1°-3° travessão) ponto 7.10 (1°-3° travessão)	N° 3 do art. 1°						
ponto 8 ponto 8.1		N° 3 do art. 1°					
ponto 8.2 ponto 8.2.4						N° 1 do art. 1°	
ponto 8.3 ponto 10.2		N° 3 do art. 1°					

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

ISSN 0257-9553

COM(95) 415 final

DOCUMENTOS

PT

07 06

N.º de catálogo : CB-CO-95-457-PT-C

ISBN 92-77-93032-2

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo

49