

## POSIÇÃO COMUM (CE) Nº 38/96

adoptada pelo Conselho em 18 de Junho de 1996

tendo em vista a adopção da Directiva 96/.../CE do Conselho, de . . ., relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(96/C 248/03)

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 Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado <sup>(3)</sup>,

(1) Considerando que a Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques <sup>(4)</sup>, foi substancialmente alterada em várias ocasiões; que, por ocasião das novas alterações, as referidas directivas devem, por razões de clareza, ser reformuladas e reunidas num único texto;

(2) Considerando que, no âmbito da política comum de transportes, a circulação de determinados veículos no espaço comunitário deve efectuar-se nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no da concorrência entre transportadores dos vários Estados-membros;

(3) Considerando que o aumento da circulação rodoviária e dos perigos e dos danos que daí resultam colocam a todos os Estados-membros problemas de segurança de natureza e de gravidade análogas;

(4) Considerando que as actuais normas e métodos de controlo variam de um Estado-membro para outro

e que esta situação afecta a equivalência do nível de segurança e de qualidade ecológica dos veículos controlados que circulam nos vários Estados-membros; que, além disso, essa situação pode perturbar as condições de concorrência entre os transportadores dos vários Estados-membros;

(5) Considerando que daí resulta a necessidade de harmonizar, na medida do possível, a periodicidade desses controlos e os pontos a controlar obrigatoriamente;

(6) Considerando que os controlos a efectuar durante o período de utilização do veículo devem ser relativamente simples, rápidos e não onerosos;

(7) Considerando que convém, portanto, que se definam normas e métodos comunitários mínimos para controlo dos pontos enumerados do anexo II, mediante directivas específicas;

(8) Considerando que as normas nacionais continuam a ser aplicáveis transitariamente no que diz respeito aos pontos que não foram objecto de directivas específicas;

(9) Considerando que é necessário adaptar rapidamente as normas e métodos contidos nas directivas específicas ao progresso técnico e que, para facilitar a execução das medidas necessárias para esse efeito, deve ser instituído um processo de estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito de um comité para a adaptação do controlo técnico ao progresso técnico;

(10) Considerando que, no que diz respeito aos sistemas de travagem, seria prematuro fixar normas relativas à regulação da pressão de ar e aos tempos de enchimento do compressor, etc., dada a variedade dos equipamentos e dos métodos de ensaio na Comunidade;

(11) Considerando que se prevêem novas alterações da presente directiva, a fim de harmonizar e melhorar os métodos de controlo;

<sup>(1)</sup> JO nº C 193 de 4. 7. 1996, p. 1 e 5.

<sup>(2)</sup> JO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 24.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Fevereiro de 1996 (JO nº C 78 de 18. 3. 1996, p. 27), posição comum do Conselho de . . . (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Parlamento Europeu de . . . (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/23/CE (JO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6).

- (12) Considerando que, até que existam procedimentos e práticas de controlo harmonizados, os Estados-membros podem recorrer ao procedimento de controlo que considerem adequado para verificar se o veículo em questão satisfaz os requisitos de travagem;
- (13) Considerando que os Estados-membros, no âmbito das respectivas competências, devem garantir qualidade e o método utilizado no controlo técnico dos veículos.
- (14) Considerando que a Comissão deve verificar a aplicação prática da presente directiva e apresentar periodicamente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os resultados alcançados;
- (15) Considerando que todas as partes envolvidas no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o estado de carga do veículo durante o controlo podem influenciar o grau de confiança que os controladores depositam na fiabilidade do sistema de travagem;
- (16) Considerando que a fixação de valores de referência para as forças de travagem adaptados ao estado de carga do veículo contribuiria para estabelecer essa confiança e que a presente directiva autoriza esse tipo de controlo técnico como alternativa à utilização de valores mínimos fixados para o comportamento funcional para cada categoria de veículos;
- (17) Considerando que, no que diz respeito aos sistemas de travagem, a presente directiva abrange os veículos recepcionados segundo a Directiva 71/320/CEE<sup>(1)</sup>; que, no entanto, certos tipos de veículos foram recepcionados segundo normas nacionais que podem não se coadunar com a presente directiva;
- (18) Considerando que os Estados-membros podem tornar o controlo do sistema de travagem a categorias de veículos ou a pontos não abrangidos pela presente directiva;
- (19) Considerando que os Estados-membros podem prever controlos mais severos ou mais frequentes para os sistemas de travagem;
- (20) Considerando que a presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, controlando regularmente essas emissões, bem como assegurar a retirada de circulação de veículos altamente poluentes enquanto não se encontrarem em condições de manutenção correctas;
- (21) Considerando que uma afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas para o próprio motor e para o ambiente, na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia; que é importante desenvolver meios de transporte que respeitem o ambiente;
- (22) Considerando que, no que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente das condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões;
- (23) Considerando que, no que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca), a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto às condições de manutenção do veículo no que se refere às emissões;
- (24) Considerando que a percentagem de veículos recusados em função do controlo das emissões pode ser elevada para os veículos que não tenham sido sujeitos à manutenção de rotina;
- (25) Considerando que, no que se refere aos veículos cujos requisitos de recepção exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias em circuito fechado controlados por sonda *lambda*, as normas de controlo periódico das emissões devem ser mais severas do que no caso dos veículos convencionais;
- (26) Considerando que os Estados-membros podem, se for caso disso, excluir do âmbito de aplicação da directiva determinadas categorias de veículos de interesse histórico; que, além disso, podem igualmente fixar as suas próprias normas de controlo para esses veículos; que, esta possibilidade não deve conduzir à aplicação de normas mais rígidas do que as que o veículo devia satisfazer aquando da sua concepção;
- (27) Considerando que a presente directiva deve poder ser progressivamente adaptada, a fim de ter em conta os progressos realizados no plano da construção de veículos que facilitem a inspecção em funcionamento, bem como os progressos realizados na metodologia de controlo destinados a reflectir de um modo mais fiel as condições de funcionamento;
- (28) Considerando que a Directiva 92/6/CEE<sup>(2)</sup> prevê a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade em determinadas categorias de veículos rodoviários;

<sup>(1)</sup> Directiva 71/320/CEE do Conselho, 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques (JO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE (JO nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

<sup>(2)</sup> Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

- (29) Considerando que, enquanto se aguarda que a evolução tecnológica dos dispositivos de limitação de velocidade permita facilitar o respectivo controlo, estes podem já, todavia, ser objecto, no âmbito do controlo técnico e quando possível, de uma série de verificações de determinados elementos;
- (30) Considerando que, actualmente, o controlo do funcionamento correcto dos dispositivos de limitação de velocidade é deixada aos Estados-membros, que podem utilizar os meios que considerarem adequados para o efeito; que se pretende harmonizar oportunamente as normas e os métodos de ensaio;
- (31) Considerando que é conveniente que a Comissão avalie o controlo em funcionamento do dispositivo de limitação de velocidade e apresentará um relatório ao Conselho; que as conclusões desse relatório constituirão a base de qualquer outra proposta posterior relativa à evolução da regulamentação aplicável aos dispositivos de limitação de velocidade;
- (32) Considerando que os requisitos técnicos relativos aos táxis e ambulâncias são análogos aos dos automóveis particulares; que, por isso, os pontos a controlar podem ser semelhantes, embora a frequência dos controlos seja diferente;
- (33) Considerando que, tendo em conta os efeitos da presente directiva sobre o sector em causa e o princípio da subsidiariedade, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são necessárias para a harmonização das regras relativas ao controlo técnico, para impedir a distorção da concorrência entre os transportadores e garantir que os veículos sejam correctamente controlados e mantidos; que esses objectivos não podem ser atingidos na sua totalidade pelos Estados-membros individualmente;
- (34) Considerando que a presente directiva não deve afectar as obrigações dos Estados-membros relativas aos prazos de transposição para a legislação nacional e de aplicação indicados na parte B do anexo III,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

#### CAPÍTULO I

##### Disposições gerais

###### Artigo 1º

1. Em cada Estado-membro, os veículos a motor matriculados nesse Estado, bem como os seus reboques e

semi-reboques, devem ser submetidos a um controlo técnico periódico, nos termos da presente directiva e seus anexos I e II.

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

#### Artigo 2º

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

#### Artigo 3º

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

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

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

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

#### CAPÍTULO II

##### Excepções e derrogações

#### Artigo 4º

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

2. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, excluir do âmbito de aplicação da presente

directiva, ou submeter a disposições especiais, determinados veículos explorados ou utilizados em condições excepcionais bem como veículos que não utilizem nunca ou quase nunca a via pública, incluindo os veículos de interesse histórico construídos antes de 1 de Janeiro de 1960, ou temporariamente retirados da circulação.

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

#### Artigo 5º

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

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

#### Artigo 6º

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

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

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

Todavia, o nº 1 é aplicável até 1 de Janeiro de 1995 nos Estados-membros em que, em 28 de Julho de 1988, não

existia para essa categoria de veículos um sistema de controlo técnico periódico comparável ao previsto na presente directiva.

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

Todavia, o nº 1 é aplicável até 1 de Janeiro de 1998 nos Estados-membros em que em 31 de Dezembro de 1991, não existia para essa categoria de veículos um sistema de controlo técnico periódico comparável ao previsto na presente directiva.

### CAPÍTULO III

#### Disposições finais

#### Artigo 7º

1. O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, adoptará as directivas específicas necessárias para definir as normas e os métodos mínimos relativos ao controlo dos pontos enumerados no anexo II.

2. As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as normas e os métodos definidos por directivas específicas serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 8º

#### Artigo 8º

1. A Comissão será assistida por um comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, adiante designado «comité», composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.

2. O comité adoptará o seu regulamento interno.

3. O representante da Comissão submete à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão. O parecer é emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no seio do comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no mesmo artigo. O presidente não participa na votação.

4. a) A Comissão adopta as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.

- b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho delibera por maioria qualificada.

Se, no prazo de três meses a contar da data em que a proposta lhe foi submetida, o Conselho ainda não tiver deliberando, a Comissão adoptará as medidas propostas.

#### *Artigo 9º*

1. O mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre a aplicação do controlo técnico aos automóveis particulares, acompanhado de qualquer proposta necessária, nomeadamente em relação à periodicidade e ao teor dos controlos.

2. O mais tardar três anos após a introdução do controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade, a Comissão examinará se, com base na experiência adquirida, os controlos previstos são suficientes para detectar dispositivos de limitação de velocidade defeituosos ou manipulados abusivamente e se é necessário alterar a regulamentação vigente.

#### *Artigo 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 indicados na parte B do anexo III.

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

#### *Artigo 11º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar até [...] (\*), e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

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

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

As medidas adoptadas devem ser efectivas, proporcionadas e disuasivas.

#### *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 destinatários da presente directiva.

Feito em ...

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

(\*) Um ano a contar da entrada em vigor da directiva.

## ANEXO I

## CATEGORIAS DE VEÍCULOS SUJEITOS A CONTROLO TÉCNICO E PERIODICIDADE DOS CONTROLOS

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

## ANEXO II

## PONTOS DE CONTROLO OBRIGATÓRIOS

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

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

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

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.

## 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 <sup>(1)</sup>.

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1. Estado mecânico e funcionamento	
1.1.1. <i>Pivot</i> do pedal do travão de pé	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Demasiado apertado</li> <li>— Rolamento gasto</li> <li>— Desgaste/folga excessiva</li> </ul>
1.1.2. Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Curso excessivo, reserva de curso insuficiente</li> <li>— O travão liberta-se com dificuldade</li> <li>— Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta</li> </ul>
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz dos travões excessivo</li> <li>— 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)</li> <li>— Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis</li> </ul>
1.1.4. Indicador de pressão baixa ou manómetro	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Funcionamento defeituoso do indicador de pressão baixa/ /manómetro de pressão de ar</li> </ul>

<sup>(1)</sup> 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 nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE (JO nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

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

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.1.14. Tambores, discos dos travões	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados</li> <li>— Atacados por óleo gorduras, etc.</li> <li>— Chapa de apoio insegura</li> </ul>
1.1.15. Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Cabos danificados, com nós</li> <li>— Desgaste ou corrosão excessivos</li> <li>— Juntas dos cabos ou dos tirantes inseguras</li> <li>— Guia dos cabos defeituoso</li> <li>— Quaisquer entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem</li> <li>— Qualquer movimento anormal das alavancas/tirantes/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo</li> </ul>
1.1.16. Actuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Fissurados ou danificados</li> <li>— Com fugas</li> <li>— Montagem insegura/inadequada</li> <li>— Corrosão excessiva</li> <li>— Curso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma</li> <li>— Tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada</li> </ul>
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Articulação defeituosa</li> <li>— Regulação incorrecta</li> <li>— Gripada, inoperativa</li> <li>— Inexistente</li> </ul>
1.1.18. Ajustadores automáticos de folgas	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação</li> <li>— Defeituosos</li> </ul>
1.1.19. Sistema retardador (se montado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Conector ou fixações inseguros</li> <li>— Defeituoso</li> </ul>
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"> <li>— Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas</li> <li>— 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;</li> <li>— Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)</li> <li>— Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda</li> <li>— Flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados</li> </ul>

<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>
1.2.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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 % <sup>(1)</sup> Categoria 2: 43 % <sup>(2)</sup> Categoria 3: 40 % <sup>(3)</sup> Categoria 4: 50 % Categoria 5: 45 % <sup>(4)</sup> Categoria 6: 50 % ou</li> <li>— Esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículos <sup>(5)</sup></li> </ul>
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"> <li>— Travão inoperativo num dos lados</li> <li>— O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo</li> <li>— Inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação)</li> <li>— O dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques</li> </ul>
1.3.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % <sup>(6)</sup> 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</li> </ul>
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	
1.4.1. Comportamento funcional	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Travão inoperativo num dos lados</li> </ul>
1.4.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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</li> </ul>
1.5. Comportamento funcional do retardor ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Inexistência de variação gradual (retardador)</li> <li>— Defeituoso</li> </ul>
1.6. Sistema anti-bloqueio de travagem	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Mau funcionamento do dispositivo avisador de anti-bloqueio</li> <li>— Defeituoso</li> </ul>

<sup>(1)</sup> 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou recepcionados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a recepção CE de tipo [Directiva 71/320/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/194/CEE, (JO nº L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)].

<sup>(2)</sup> 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE alterada pela Directiva 85/647/CEE (JO nº L 380 de 31. 12. 1985, p. 1), na legislação dos Estados-membros, consoante a data que for mais recente.

<sup>(3)</sup> 43 % para reboques e semi-reboques registados após 1988 ou a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE, na legislação dos Estados-membros, consoante a data que for mais recente.

<sup>(4)</sup> 50 % para veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou, se for posterior, a partir da data de aplicação da Directiva 71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE, na legislação dos Estados-membros.

<sup>(5)</sup> 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 o veículo é apresentado ao controlo.

<sup>(6)</sup> Relativamente aos veículos das categorias 2 e 5, o desempenho mínimo do travão secundário será 2,2 m/s<sup>2</sup> (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva 71/320/CEE, alterada pela Directiva 85/647/CEE da Comissão).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
<p><b>2. Direcção e volante</b></p> <p>2.1. Estado mecânico</p> <p>2.2. Volante de direcção</p> <p>2.3. Folgas na direcção</p>	<p><b>2. Direcção</b></p> <p>2.1. Estado mecânico</p> <p>2.2. Folgas na direcção</p> <p>2.3. Fixação do sistema de direcção</p> <p>2.4. Rolamentos das rodas</p>
<p><b>3. Visibilidade</b></p> <p>3.1. Campo de visão</p> <p>3.2. Estado dos vidros</p> <p>3.3. Espelhos retrovisores</p> <p>3.4. Limpa-vidros</p> <p>3.5. Lava-vidros</p>	<p><b>3. Visibilidade</b></p> <p>3.1. Campo de visão</p> <p>3.2. Estado dos vidros</p> <p>3.3. Espelhos retrovisores</p> <p>3.4. Limpa-vidros</p> <p>3.5. Lava-vidros</p>
<p><b>4. Luzes, reflectores e equipamento eléctrico</b></p> <p>4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios)</p> <p>4.1.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.1.2. Alinhamento</p> <p>4.1.3. Interruptores</p> <p>4.1.4. Eficiência visual</p>	<p><b>4. Equipamento de iluminação</b></p> <p>4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios)</p> <p>4.1.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.1.2. Alinhamento</p> <p>4.1.3. Interruptores</p>
<p>4.2. Luzes de presença da frente e luzes delimitadoras do veículo</p> <p>4.2.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.2.2. Cor e eficiência visual</p>	<p>4.2. Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de:</p> <p>4.2.1. Luzes de presença da frente a 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>	

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
4.6. Luzes de marcha atrás 4.6.1. Estado e funcionamento 4.6.2. Cor e eficiência visual	
4.7. Luzes da chapa de matrícula da retaguarda	
4.8. Reflectores — Estado e cor	
4.9. Avisadores	
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque	
4.11. Instalação eléctrica	
<b>5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão</b>	<b>5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão</b>
5.1. Eixos	5.1. Eixos
5.2. Rodas e pneumáticos	5.2. Rodas e pneumáticos
5.3. Suspensão	5.3. Suspensão
<b>6. Quadro e acessórios do quadro</b>	<b>6. Quadro e acessórios do quadro</b>
6.1. Quadro ou estrutura e acessórios 6.1.1. Estado geral 6.1.2. Tubos de escape e silenciadores 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 silenciadores 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)
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
<b>7. Equipamentos diversos</b>	<b>7. Equipamentos diversos</b>
7.1. Cintos de segurança	7.1. Fixação do banco do condutor

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
7.2. Extintor	7.2. Fixação da bateria
7.3. Fechos e dispositivos anti-roubo	7.3. Avisador sonoro
7.4. Triângulo de pré-sinalização	7.4. Triângulo de pré-sinalização
7.5. Caixa de primeiros socorros	7.5. Cintos de segurança 7.5.1. Segurança-das fixações 7.5.2. Estado dos cintos 7.5.3. Funcionamento
7.6. Calço(s) de roda(s)	
7.7. Avisador sonoro	
7.8. Velocímetro	
7.9. Tacógrafo (existência e integridade dos selos) — Verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) nº 3821/85 <sup>(1)</sup> — 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 <sup>(2)</sup> — 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	
8. Perturbações	8. Perturbações
8.1. Ruído	8.1. Ruído

<sup>(1)</sup> 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). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 2479/95 da Comissão (JO nº L 256 de 26. 10. 1995, p. 8).

<sup>(2)</sup> Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27) e rectificação (JO nº L 224 de 30. 9. 1993, p. 34).

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

## 8.2. Emissões de gases de escape

## 8.2.1. Veículos equipados com motores de ignição comandada (motores 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. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas.
2. Se adequado, inspecção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados:

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 dos 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:

— 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<sup>(1)</sup> e 1 de Outubro de 1986:

CO: 4,5 vol %,

— para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986:

CO: 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. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas.
2. Inspecção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados.
3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor *lambda* e do teor de CO dos gases de escape de acordo com o ponto 4 ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da recepção. Para cada um dos controlos, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo.
4. Emissões do tubo de escape/valores-limite:
  - Medições com o motor em marcha lenta sem carga:  
O teor máximo admissível de CO dos 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 máximo de CO não deve exceder 0,5 vol %.
  - Medição com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de pelo menos 2 000 min<sup>-1</sup>:  
Teor de CO: máximo 0,3 vol %  
*Lambda*: 1 ± 0,03 ou de acordo com as especificações do fabricante.

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

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/CEE<sup>(2)</sup>. 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:

— Motores *diesel* normalmente aspirados = 2,5 m<sup>-1</sup>,

— Motores *diesel* sobrealimentados = 3,0 m<sup>-1</sup>

ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a recepção CE.

Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.

## 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. Sempre que por ocasião da recepção CE, 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.

(<sup>1</sup>) 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 pelos gases provenientes dos motores de ignição comandados que equipam os veículos a motor (JO nº L 76 de 9. 3. 1970, p. 1) e rectificação (JO nº L 81 de 11. 4. 1970, p. 15). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 42).

(<sup>2</sup>) 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). Directiva 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 CATEGÓRIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6
8.3. Supressão de interferências de rádio	
<b>9. Controlos suplementares para veículos de transporte público</b>	
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	
<b>10. Identificação do veículo</b>	<b>10. Identificação do veículo</b>
10.1 Chapas de matrícula	10.1. Chapas de matrícula
10.2. Número do quadro	10.2. Número do quadro

## ANEXO III

## PARTE A

Directivas revogadas  
(referidas no artigo 10º)

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

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

## PARTE B

Directiva	Prazos	
	de transposição	de aplicação
77/143/CEE (JO 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)	28 de Julho de 1990	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)	22 de Junho de 1993	22 de Junho de 1993
92/55/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 68) Para os veículos referidos na alínea a) do ponto 8.2.1 do anexo II Para os veículos referidos no ponto 8.2.2 do anexo II Para os veículos referidos na alínea b) do ponto 8.2.1 do anexo II	22 de Junho de 1993	1 de Janeiro de 1994 1 de Janeiro de 1996 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

ANEXO IV  
 QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA Nº 1  
 (articulado)

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Nº 1 do artigo 1º	Artigo 1º						
Nº 2 do artigo 1º	Nº 1 do artigo 2º						
Artigo 2º	Artigo 4º						
Nº 1, primeiro parágrafo, do artigo 1º	Nº 1 do artigo 5º						
Nº 1, segundo parágrafo, do artigo 3º	Nº 2 do artigo 5º						
Nº 2 do artigo 3º	Nº 3 do artigo 5º						
Nº 3 do artigo 3º							Artigo 2º
Nº 1 do artigo 4º	Nº 2 do artigo 2º						
Nº 2 do artigo 4º	Nº 3 do artigo 2º						
Nº 3 do artigo 4º							
Artigo 5º, primeiro a sexto travessões	Artigo 3º						
Artigo 5º, sétimo travessão							
Nº 1 do artigo 6º	Nº 1 do artigo 7º	Nº 1 do artigo 1º					
Nº 2 do artigo 6º							
Nºs 1 e 2 do artigo 7º			Artigo 1º				
				Nº 1 do artigo 1º			

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Nºs 1 a 4 do artigo 8º			Artigo 1º	Artigo 3º			
Nº 1 do artigo 9º							
Nº 2 do artigo 9º							
Artigo 10º							
Nº 1 do artigo 11º	Artigo 6º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 2º	Nºs 1 a 3 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 5º
Nº 2 do artigo 11º		Nº 2 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 2º		Nº 2 do artigo 5º
Nº 3 do artigo 11º	Nº 2 do artigo 2º						
Artigo 12º						Nº 4 do artigo 2º	
Artigo 13º							

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA Nº 2  
(veículos sujeitos a controlo técnico)

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

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA Nº 3  
(pontos de controlo)

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Anexo II (*)	Anexo II						
Nota introdutória 1	Nota introdutória 1						
Nota introdutória 2					Nº 1 do artigo 1º		
Nota introdutória 3					Nº 1 do artigo 1º		
Ponto 1					Nº 1 do artigo 1º		
Ponto 1.2							
Ponto 1.2.1							Artigo 1º
Ponto 1.2.2							
Ponto 1.3					Nº 1 do artigo 1º		
Ponto 1.3.1							Artigo 1º
Ponto 1.3.2							
Ponto 1.4					Nº 1 do artigo 1º		
Ponto 1.4.1							Artigo 1º
Ponto 1.4.2							
Ponto 1.5					Nº 1 do artigo 1º		
Ponto 1.6							
Ponto 2		Nº 3 do artigo 1º					
Ponto 7.8							
Ponto 7.9 (Título) (primeiro a terceiro travessões)	Nº 3 do artigo 1º						
Ponto 7.10 (primeiro a terceiro travessões)							
Ponto 8		Nº 3 do artigo 1º					
Ponto 8.1							
Ponto 8.2						Nº 1 do artigo 1º	
Ponto 8.2.4							
Ponto 8.3		Nº 3 do artigo 1º					
Ponto 10.2							

(\*) 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.

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

## I. INTRODUÇÃO

Em 8 de Setembro de 1995, a Comissão transmitiu ao Conselho uma proposta de directiva, fundamentada no artigo 75º do Tratado CE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques <sup>(1)</sup>.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em 29 de Fevereiro de 1996 <sup>(2)</sup> e o Comité Económico e Social o seu em 22 de Novembro de 1995 <sup>(3)</sup>.

À luz destes pareceres, a Comissão transmitiu ao Conselho, em 18 de Abril de 1996, uma proposta alterada <sup>(4)</sup>.

Em 18 de Junho de 1996, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o artigo 189ºC do Tratado CE.

## II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta alterada da Comissão tem por objectivo alargar o âmbito da aplicação da Directiva 77/143/CEE <sup>(5)</sup>, por forma a garantir que a circulação dos veículos no espaço comunitário se efectue nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no das condições de concorrência entre transportadores dos diversos Estados-membros e visa ainda reagrupar num só texto a Directiva 77/143/CEE e as directivas que a alteraram.

As alterações previstas pela proposta da Comissão são as seguintes:

- i) A Comissão propõe a inclusão do dispositivo de limitação da velocidade no âmbito do controlo técnico comunitário, por forma a evitar distorções de concorrência entre transportadores que a existência de diferenças nos controlos técnicos efectuados nos Estados-membros acarretaria. Com efeito, não existindo normas comuns, os dispositivos de limitação da velocidade não são controlados ou são-no com base em normas nacionais que variam de Estado-membro para Estado-membro.

Mais especificamente, a proposta prevê a inclusão dos dispositivos de limitação da velocidade na lista dos pontos cujo controlo é obrigatório — lista essa que consta do anexo II —, mediante o aditamento de um novo ponto 7.10;

- ii) Uma vez que os dispositivos de limitação de velocidade se encontram geralmente ligados ao tacógrafo instalado nos veículos actualmente utilizados pelos condutores profissionais, a proposta prevê a alteração do ponto 7.9 do anexo II, cuja redacção é a seguinte: «7.9. Tacógrafo (existência e selagem)». Esta alteração tem por objectivo acrescentar ao controlo da existência do tacógrafo no veículo o controlo da validade da respectiva chapa, o controlo, se necessário, da conformidade do perímetro dos pneumáticos com os dados indicados na chapa do tacógrafo e, se possível, o controlo da integridade dos selos;
- iii) O nº 3 do artigo 4º da proposta prevê que os Estados-membros podem estabelecer as suas próprias normas para os veículos considerados de interesse histórico, alterando, assim, o artigo 4º da Directiva 94/23/CE da Comissão, que limita essa possibilidade à fixação de normas de controlo da eficiência de travagem;

<sup>(1)</sup> JO nº C 193 de 4. 7. 1996, p. 5.

<sup>(2)</sup> JO nº C 78, de 18. 3. 1996, p. 26.

<sup>(3)</sup> JO nº C 39, de 12. 2. 1996, p. 24.

<sup>(4)</sup> JO nº C 193 de 4. 7. 1996, p. 1.

<sup>(5)</sup> Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47). Directiva alterada pela sexta e última vez pela Directiva 94/23/CE da Comissão (JO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6).

- iv) No anexo II, a categoria de veículos 4 — táxis e ambulâncias — passa da coluna da esquerda para a coluna da direita e, deste modo, reúne as categorias de veículos 5 e 6, de forma a que os pontos a controlar obrigatoriamente nos táxis e ambulâncias deixem de ser equiparados aos que são válidos para os autocarros e veículos pesados, passando a sê-lo aos que se aplicam aos veículos particulares, embora com uma frequência de controlo técnico diferente;
- v) No anexo II da proposta, é aditado, na nota introdutória, um quarto parágrafo, nos termos do qual os Estados-membros providenciarão para que os veículos que não são conformes com os requisitos mínimos aplicáveis aos sistemas de travagem e às emissões sejam imediatamente proibidos de circular nas estradas.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM DO CONSELHO

A posição comum do Conselho corresponde, no essencial, à proposta da Comissão. Compreende, todavia, algumas alterações relativamente a essa proposta.

Essas alterações consistem no seguinte:

- o aditamento, no nº 1 do artigo 4º, da possibilidade de os Estados-membros excluírem do âmbito de aplicação da presente directiva os veículos dos bombeiros,
- o aditamento, no nº 2 do artigo 4º, da possibilidade de os Estados-membros excluírem do âmbito de aplicação da directiva, após consulta da Comissão, os veículos de interesse histórico construídos antes de 1 de Janeiro de 1960,
- a fixação, no nº 1 do artigo 11º, da data de início de aplicação da presente directiva em um ano após a entrada em vigor da mesma,
- o aditamento, no artigo 11º do projecto de directiva, de um novo nº 3, que substitui o quarto parágrafo que a Comissão propôs que se inserisse na nota introdutória do anexo II. Este número prevê que os Estados-membros devem adoptar as medidas necessárias para a entrada em aplicação do sistema de controlo previsto pela presente directiva e que essas medidas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas,
- a alteração, no anexo II do projecto de directiva, do segundo travessão do ponto 7.9, relativo ao tacógrafo, cujo texto passa a ter a seguinte redacção:
  - «— em caso de dúvida, verificar se o perímetro nominal ou a dimensão dos pneumáticos coincide com os dados indicados na chapa do tacógrafo;».

### IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

#### 1. Alterações do Parlamento Europeu retomadas pela Comissão e adoptadas pelo Conselho

O Conselho seguiu a proposta da Comissão adoptando, no seu teor se não na sua formulação, as seguintes alterações do Parlamento Europeu:

- no décimo terceiro considerando, a alteração 2, que visa inserir na directiva um novo considerando relativo, nomeadamente, ao artigo 2º, respeitante à qualidade e às modalidades do controlo técnico,
- no décimo quarto considerando, a alteração 3, que visa inserir na directiva um novo considerando, ainda para assegurar a eficácia dos controlos, prevendo que a própria Comissão zelarà pela aplicação prática da directiva e transmitirá regularmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho os resultados do seu controlo da aplicação,
- no artigo 2º, a alteração 8, que visa prever que os Estados-membros assegurem a objectividade e alta qualidade do controlo técnico efectuado nos centros de controlo públicos e privados.

2. Alterações do Parlamento Europeu não retomadas pela Comissão e não adoptados pelo Conselho.

O Conselho não adoptou:

- a *alteração 1*, que visa incluir na directiva um considerando fazendo referência à resolução do Parlamento Europeu sobre a codificação oficial. Com efeito, a posição comum do Conselho inclui importantes elementos novos e corresponde a uma reformulação da Directiva 77/143/CEE, procedendo nesta ocasião a um reagrupamento das disposições num só texto,
  - a *alteração 10*, que visa incluir na directiva um considerando prevendo que a Comissão apresente, em 1996, ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a possibilidade de alargar o controlo técnico aos veículos de duas e três rodas. O Conselho considera que é prematuro alargar, na fase actual, o âmbito de aplicação da directiva,
  - a *alteração 6*, que prevê o aumento da frequência mínima de controlo dos veículos utilitários ligeiros. O Conselho considera, com efeito, que nem todos os Estados-membros podem aplicar actualmente tal medida, tendo em conta a infra-estrutura necessária,
  - a *alteração 7*, que visa alterar a maneira de controlar a concentração de monóxido de carbono (CO) dos veículos equipados com motores a gasolina, prevendo que o controlo comece por um arranque a frio. O Conselho considera que os veículos sem catalisador seriam penalizados por essa disposição, pois o controlo que começa por um arranque a frio não está incluído na homologação dos referidos veículos.
-