



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.03.1998
COM(1998) 117 final

98/0097 (SYN)

Proposta de
DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa às inspecções na estrada do estado técnico dos veículos comerciais
que circulam na Comunidade

(Apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A. GENERADIDADES

1. Introdução

A presente proposta diz respeito a um quadro jurídico para as inspecções na estrada aos veículos comerciais que transportam quer passageiros, quer mercadorias, e o seu principal objectivo é a segurança e a protecção do ambiente no transporte rodoviário na Comunidade. Outro dos objectivos é a criação de condições de igualdade no que respeita à qualidade dos níveis de manutenção dos veículos comerciais em circulação nas estradas da Comunidade, desencorajando os operadores irresponsáveis de tentarem ganhar vantagens concorrenciais através da exploração de veículos inadequadamente mantidos. Tais práticas dificultam actualmente a criação de condições de concorrência equitativas no mercado interno dos transportes rodoviários de mercadorias, uma situação que pode agravar-se com o advento da liberalização total em 1 de Julho de 1998. Por conseguinte, justifica-se claramente a intervenção da Comunidade na resolução deste problema.

O âmbito da proposta não inclui os automóveis de passageiros. Esta categoria de veículos pode ser objecto de uma alteração posterior após a avaliação feita no âmbito do actual Programa Auto-Oil II (ver ponto 6).

A adopção da Directiva 96/96/CE¹ garantiu já que os veículos rodoviários comerciais (que não sejam derivados de automóveis) sejam submetidos a um controlo técnico anual em centros de inspecção. No entanto, dada a natureza da operação dos veículos comerciais, efectuando muitos deles 150 000 km por ano ou mais, considera-se que uma inspecção anual é insuficiente para garantir que esses veículos circulem com um nível aceitável de manutenção durante o ano inteiro.

Evidentemente, convém, em termos de segurança rodoviária, protecção do ambiente e concorrência equitativa, que todos os veículos circulem apenas se forem mantidos em muito boas condições técnicas.

A proposta exige que os Estados-membros complementem o controlo técnico anual com inspecções a uma percentagem representativa da frota de veículos comerciais que circulam nas suas estradas todos os anos. Tais inspecções podem ser efectuadas na estrada, em portos, noutros locais em que os veículos se encontrem estacionados, ou, mais frequentemente no caso dos veículos de serviço público (VSP), nas instalações do operador.

¹ JO L 46 de 17.2.1997, p. 1.

A proposta não especifica o número de veículos ou a percentagem da frota que os Estados-membros deverão inspeccionar, já que a frota de veículos em circulação nas estradas varia de Estado-membro para Estado-membro (a frota é constituída por veículos matriculados no Estado-membro, veículos de outros Estados-membros e veículos de países terceiros). Do mesmo modo, a frequência e a intensidade dos controlos técnicos regulares variam de Estado-membro para Estado-membro e quaisquer outras iniciativas nacionais, como inspecções na estrada e outros controlos, afectarão a qualidade geral de manutenção dos veículos nas suas estradas.

Assim, os Estados-membros devem ser responsáveis pela determinação da escala do programa de inspecções na estrada, tendo em conta que deve referir-se ao nível médio de manutenção dos veículos comerciais que circulam nas suas estradas.

2. Método das inspecções na estrada

As operações de inspecção centradas principalmente nos operadores com registos de manutenção fracos e a inspecção visual dos veículos (luzes que não funcionam, pneus gastos, fumos de escape excessivos) permitirão garantir uma “taxa de sucesso” elevada e uma utilização óptima dos recursos públicos.

Será importante garantir que as inspecções na estrada se efectuem sem discriminações relativamente à nacionalidade do condutor ou ao país de matrícula do veículo comercial. Os serviços da Comissão procederão à análise do âmbito e do carácter das práticas de inspecção na estrada seguidas nos Estados-membros através dos relatórios bianuais enviados pelos Estados-membros.

A presente proposta prevê, por conseguinte, uma abordagem em três etapas das inspecções na estrada:

- 1. A primeira etapa consiste na inspecção visual do estado de manutenção do veículo que circula num dado momento, efectuada por um inspector de veículos qualificado. O inspector terá de ter suspeitas de que o veículo não se encontra em condições adequadas de manutenção para poder passar à etapa seguinte.**
- 2. A segunda etapa consiste numa inspecção rápida ao veículo estacionado, que inclui a verificação dos documentos que atestam o seu bom estado técnico (ou seja, a prova de que o veículo se submeteu ao controlo técnico regulamentar de acordo com o nº 1 do artigo 3º da Directiva 96/96/CE ou que foi objecto de uma inspecção na estrada). Se o inspector continuar a suspeitar de que o veículo não está em boas condições, a inspecção passa então à etapa seguinte.**

3. O veículo é inspecionado na estrada por motivos de irregularidades de manutenção, como: opacidade excessiva dos fumos, pneus gastos ou defeituosos, luzes ou dispositivos de sinalização avariados, funcionamento defeituoso do limitador de velocidade (por verificação do tacógrafo) e, se for possível a verificação prática, sistema de travagem defeituoso e as dúvidas permanecerem ou se as deficiências de manutenção exigirem uma quantificação, o veículo pode ser submetido a um controlo técnico mais completo e a uma avaliação num centro de inspecção acreditado.

Se, na sequência da inspecção técnica, o veículo provar não cumprir o nível técnico de manutenção estabelecido no anexo técnico da proposta e se considerar que apresenta um sério risco para os seus ocupantes ou para os restantes utilizadores da estrada, o veículo pode ser imediatamente proibido de circular nas estradas públicas.

As inspecções na estrada ao estado técnico dos veículos comerciais podem ser combinadas com outros controlos da conformidade dos veículos com a legislação sobre tráfego rodoviário, como por exemplo as horas de condução, os pesos e dimensões, o imposto de circulação do veículo, a carta de condução/qualificações para a profissão, etc., pelo que o custo geral para o operador do veículo e para as autoridades pode ser, deste modo, partilhado com outros programas de controlo da conformidade dos veículos.

3. Justificação das inspecções aos veículos comerciais efectuadas na estrada.

O objectivo de melhorar a qualidade da manutenção ao longo do ano pode também ser realizado, em certa medida, aumentando a frequência das inspecções regulamentadas, por exemplo, para duas ou três vezes por ano. Essa medida pode continuar a não garantir que os operadores respeitem os níveis técnicos de manutenção nos períodos que medeiam as inspecções, mas, na maioria dos casos, é legítimo esperar melhores resultados. No entanto, os encargos adicionais quer para as autoridades, quer para os operadores serão consideráveis e, muito provavelmente, serão superiores aos potenciais benefícios. Além disso, tal abordagem penalizará indevidamente e desnecessariamente os operadores responsáveis.

Um programa de inspecções na estrada, por outro lado, pode ser introduzido a custos significativamente mais baixos, mas com a importante vantagem de visar os veículos em plena actividade e não os que foram preparados para a inspecção anual. É sabido que alguns operadores pouco escrupulosos equipam os veículos com pneus novos, restauram o limitador de velocidade ou enchem o reservatório com combustíveis de baixo teor de enxofre (“diesel limpo”) com o objectivo de passarem no controlo técnico e, mal recebem o certificado de aprovação, voltam a descuidar o estado do veículo, que circulará novamente em condições de infracção. Outros operadores transformam a inspecção anual numa avaliação barata do estado de manutenção. As inspecções não programadas e, por conseguinte, inesperadas, pelo menos no que respeita ao operador, realizadas na estrada ou nas empresas de transportes funcionam como incentivo a uma melhor manutenção e desencorajam as práticas irresponsáveis de certos operadores.

Estas considerações baseiam-se na análise de uma recente operação de controlo orientada coordenada pela polícia britânica (embora o Reino Unido não seja o único Estado-membro a efectuar inspecções na estrada). Foram mandados parar mais de 6 000 veículos pesados, dos quais cerca de 2 500 foram examinados em pormenor. Dos veículos examinados, 33% apresentavam qualquer tipo de irregularidade considerada suficientemente grave para que o veículo não passasse no controlo técnico obrigatório e, em mais de 13% dos casos, a gravidade da ou das irregularidades exigiu a proibição imediata de circulação.

O número de veículos pesados e de veículos de serviço público que, no controlo técnico anual obrigatório, não são aprovados no teste das emissões é cerca de metade do número de veículos que chumbam num controlo na estrada, segundo o relatório anual da Inspeção de Veículos do Reino Unido sobre a eficácia das operações de controlo da aplicação da regulamentação efectuadas por esse organismo. Esta constatação vem comprovar a teoria de que muitos veículos podem estar aptos a passar na inspeção anual no que respeita às emissões, mas não apresentam um nível adequado de manutenção nos meses que se seguem a essa inspeção.

4. Aspectos dos custos/benefícios das inspecções na estrada

4.1 Custos

Convém ter em conta que existe uma escassez geral de dados relativos aos custos e aos benefícios das inspecções técnicas, nomeadamente no que respeita à sua contribuição para a redução da poluição. Na verdade, os custos e benefícios serão matéria a determinar pelos Estados-membros à luz das suas circunstâncias específicas. No entanto, o Reino Unido possui dados úteis que fornecem uma boa indicação dos custos de implementação das inspecções na estrada a um certo nível de intensidade e que fornecem algumas informações sobre os benefícios acrescidos de tais inspecções em relação às inspecções anuais.

O custo de um regime de inspecções na estrada para as autoridades pode deduzir-se do exemplo britânico, cujo Serviço de Inspeção aos Veículos gasta cerca de 4 milhões de libras nos controlos na estrada aos veículos comerciais. O tempo total consagrado a essa tarefa é de cerca de 12 000 homens-dia. Estabelecer um cálculo geral dos custos para toda a Comunidade pode ser difícil, atendendo a que a intensidade do nível de aplicação da directiva proposta é deixada ao critério dos Estados-membros. No entanto, com base no exemplo do Reino Unido, é razoável supor que o custo total para a Comunidade, se todos os Estados-membros adoptarem um programa de inspecções semelhante, seja da ordem dos 40-60 milhões de ecus por ano (ou seja, pressupondo-se que existem cerca de 10 vezes mais veículos passíveis de inspeção na Comunidade e que as taxas salariais médias são semelhantes).

Os custos para os operadores devem ser proporcionais ao estado de manutenção da respectiva frota, ou seja, os veículos obviamente mais mal mantidos devem ser submetidos a controlos na estrada mais frequentes do que os veículos bem mantidos. Embora o tempo gasto pelos operadores corresponda ao tempo consagrado aos controlos pelas autoridades competentes, reconhece-se que o custo para o operador inclui igualmente as perdas de produtividade devidas à

imobilização do veículo. Partindo do princípio de que o custo total para os operadores é cerca do dobro do custo para as autoridades, os custos serão da ordem dos 80-120 milhões de ecus por ano. Os custos associados à reparação dos veículos e às multas devem ser igualmente tidos em conta no custo total para o sector dos transportes efectuados por veículos comerciais. Os custos totais para a Comunidade andarão à volta de 120 - 180 milhões de ecus.

4.2 Benefícios

É possível fornecer uma estimativa dos ganhos de uma frota devidamente mantida em termos de redução de acidentes e da poluição e de economia de energia. No entanto, o cálculo exacto do grau de eficácia de um melhor controlo técnico no estado de manutenção da frota rodoviária dependerá dos esforços que as autoridades estão dispostas a fazer e do estado inicial dos veículos comerciais que circulam nas estradas dos diferentes Estados-membros. Tal estimativa é, por conseguinte, difícil de fazer.

Ganhos em termos de segurança

As conclusões de extensos estudos recentes sobre os acidentes mortais que envolveram veículos pesados de mercadorias (VPM) num período de três anos indicam que:

- os VPM articulados são mais susceptíveis de estarem envolvidos em acidentes mortais do que o que seria de supor tendo em conta a quantidade desses veículos que circulam na estrada ou os quilómetros percorridos;
- um pouco mais de 6% dos VPM apresentavam deficiências graves, que foram a causa do acidente;
- a maioria dessas deficiências (dois terços) tinham que ver com os travões, por falta de manutenção adequada;
- cerca de 3,4% de todos os acidentes mortais que envolveram VPM teriam sido evitados se se encontrassem em bom estado de manutenção permanente.

Considerando que os VPM são a causa de 20% da actual taxa de acidentes rodoviários mortais em toda a Comunidade (45 000 todos os anos), e partindo do princípio de que 3,4% dos acidentes mortais podiam ser evitados, a potencial economia máxima de custos resultante da manutenção permanentemente adequada desses veículos quando circulam nas estradas da União poderá ser da ordem dos 306 milhões de ecus por ano. Esses ganhos pecam por defeito, uma vez que se baseiam apenas em estimativas do custo económico (1 milhão de ecus) por cada vítima mortal, apresentadas na Comunicação da Comissão intitulada "Promover a Segurança Rodoviária na UE - Programa para 1997-2001".

A experiência relativa à eficácia de outras formas de controlo em matéria de segurança rodoviária pode servir para avaliar a eficácia provável das inspecções na estrada em termos de melhoria da conformidade dos veículos com a legislação sobre o estado técnico dos veículos. A avaliar pelos resultados de outras campanhas destinadas a fazer cumprir a legislação através de inspecções na estrada, é possível reduzir para metade o número de infractores. Supondo que tal raciocínio se aplica ao sistema proposto de inspecções na estrada aos veículos comerciais, pode esperar-se uma melhoria de 50% na manutenção dos veículos.

Assim, partindo do princípio de que a realização de controlos na estrada possui o potencial realista para melhorar a manutenção da frota em cerca de 50%, os benefícios financeiros desses controlos deverão ser de cerca de $0,50 \times 306 \text{ MECU/ano} = 153 \text{ MECU}$.

Consequentemente, é legítimo prever que os benefícios financeiros das eventuais reduções do número de acidentes rodoviários cobrirão francamente o custo das exigências legislativas adicionais. No entanto, há que acrescentar a estes benefícios o efeito na redução da poluição e as economias de combustível, a seguir abordadas.

Benefícios para o ambiente

O cálculo da potencial redução da poluição através das medidas de inspecção e manutenção foi introduzido com o programa Auto-Oil I e um dos desafios colocados ao programa Auto-Oil II será o aperfeiçoamento dos resultados, com a inclusão dos efeitos calculados das medidas de controlo. O programa Auto-Oil I previa uma redução de 10% nas partículas provenientes dos motores diesel dos automóveis ligeiros através do reforço dos programas de controlo. Mais recentemente, segundo um estudo encomendado pela Comissão, a potencial redução das partículas provenientes dos automóveis de passageiros e das furgonetas com motores diesel resultante de uma boa manutenção da frota pode ser da ordem dos 25%. Estes cálculos, no entanto, podem não se referir directamente às emissões provenientes dos veículos comerciais mais pesados. Sem dúvida, o teste à opacidade dos fumos permite detectar a maior parte dos veículos equipados com motor diesel que se encontram mal mantidos. É provável que os benefícios acumulados dos testes às emissões dos veículos efectuados na estrada utilizando os actuais processos de medição dos fumos de escape provenientes dos motores diesel diminuam à medida que a frota se moderniza. Por conseguinte, em todo o mundo, e não apenas na Comunidade, as autoridades responsáveis pelos controlos estão desejosas de que se desenvolvam técnicas e aparelhos de teste mais adaptados à realidade, que permitam uma avaliação mais rigorosa das emissões produzidas pelos motores diesel modernos.

No entanto, as actuais técnicas de teste combinadas com a avaliação visual do nível das emissões provenientes do veículo identificarão quais os veículos que actualmente contribuem para a poluição do ambiente, causando danos públicos, e identificarão decididamente a maioria dos grandes poluidores. Uma identificação mais eficaz desses veículos contribuirá, além disso, para melhorar a sua eficácia em termos de combustível.

Calcula-se que uma frota devidamente mantida economiza 2% de combustível (o que equivale a um ganho económico de 1 000 MECU por ano) e reduz na mesma proporção as emissões de CO₂. Assim, partindo do princípio de que as inspecções na estrada têm uma eficácia de 50% na melhoria das condições de manutenção da frota, uma economia de combustível de 1% será equivalente a um ganho económico de cerca de 500 MECU por ano.

Custos e benefícios totais

Adicionando os ganhos em termos de economia de combustível aos ganhos resultantes da maior segurança rodoviária, obtém-se uma estimativa de cerca de 650 MECU. Obviamente, este número não inclui ainda os ganhos ambientais. Considerando que os custos são, no máximo, da ordem dos 120 MECU, a presente proposta justifica-se pelos benefícios em termos de custos.

5. Complementaridade com a directiva 96/96/CE

A Directiva 96/96/CE relativa ao controlo técnico especifica os tipos de veículos e os elementos a inspecionar e a frequência mínima das inspecções (todos os anos para os camiões e autocarros) e descreve com algum pormenor o modo de inspecionar os travões e as emissões e estabelece critérios de comportamento funcional (eficiência mínima dos travões, opacidade dos gases de escape dos motores diesel, etc).

A directiva proposta constitui uma nova iniciativa comunitária que visa a normalização dos controlos técnicos dos veículos, na medida em que estabelece um regime de inspecções na estrada aos elementos mais visíveis dos sistemas e equipamentos de segurança e protecção do ambiente do veículo. A proposta constitui, pois, um complemento da Directiva 96/96/CE, respeitante aos veículos matriculados num Estado-membro. No entanto, o seu âmbito é mais vasto do que o da Directiva 96/96/CE, na medida em que inclui todos os veículos pertinentes que circularão nas estradas de um Estado-membro e não apenas os veículos matriculados nesse Estado-membro.

A metodologia que preside às inspecções na estrada prevista na presente directiva pode igualmente ser aplicada pelos Estados-membros aos veículos de países terceiros utilizados na Comunidade Europeia. Na verdade, a necessidade de garantir níveis mínimos de segurança e de protecção ambiental em toda a Comunidade justifica o facto de os veículos provenientes de países terceiros serem igualmente submetidos a inspecções na estrada (ver ponto 7).

6. Relação da proposta com o programa comunitário Auto-Oil

O primeiro programa comunitário Auto-Oil (Auto-Oil I) estabeleceu a Inspeção e Manutenção como importante instrumento para reduzir as emissões provenientes dos transportes. O programa Auto-Oil I era um programa tripartido organizado pela Comissão e as indústrias petrolífera e de fabrico de motores, que forneceu as bases técnicas para as futuras propostas de legislação sobre as emissões, a composição dos combustíveis e as normas para o controlo técnico dos novos veículos que vigoraria a partir do ano 2000.

O estudo da qualidade do ar realizado no âmbito do programa Auto-Oil I previu concentrações de benzeno, monóxido de carbono e dióxido de azoto em sete cidades europeias e de ozono em toda a Europa para o período de 1990 a 2010. Além disso, esse estudo avaliou o efeito das medidas já aprovadas relativas às emissões de partículas provenientes do sector dos transportes rodoviários. O programa pretendeu definir as medidas mais eficazes e económicas a introduzir a partir do ano 2000 para atingir os objectivos comunitários fixados em matéria de qualidade do ar até ao ano 2010 (dando tempo a que os operadores passem às novas tecnologias, mais limpas). O programa Auto-Oil calculou que o reforço dos níveis técnicos exigidos aos veículos ligeiros equipados com motores diesel reduziria em 10% as emissões de partículas.

Na sequência de debates anteriores sobre o reforço dos requisitos para os actuais controlos técnicos obrigatórios, como definidos na Directiva 96/96/CE, tornou-se evidente que é possível obter os melhores resultados a curto prazo em termos de protecção do ambiente através da aplicação dos requisitos adequados de controlo técnico em qualquer altura e não apenas uma vez por ano.

Convém assinalar, por conseguinte, que a presente proposta não impõe normas mais rigorosas em matéria de controlo técnico. Em breve serão apresentadas propostas de melhoramentos a introduzir nos controlos técnicos ao Comité de Adaptação ao Prograssso Técnico, da Comissão. No programa Auto-Oil 2 será dada uma importância particular à avaliação dos custos e dos benefícios dos processos de controlo alternativos que tenham mais em conta os padrões de condução actuais e as técnicas de avaliação das partículas.

Por conseguinte, a avaliação do estado de manutenção dos veículos equipados com motores diesel através do controlo das suas emissões continuará a ser efectuada, no que respeita à presente proposta, tomando como referência a opacidade dos gases de escape. Recomenda-se que as autoridades seleccionem os veículos a inspeccionar com base na opacidade dos seus gases de escape quando o veículo é conduzido em condições de motor em carga.

7. Veículos de países terceiros

A legislação comunitária estabelece um conjunto de disposições que autorizam os veículos a motor (e seus reboques) a circular livremente em todo o território comunitário. Além disso, na maioria dos Estados-membros ainda se aplicam outras disposições, ao abrigo da Convenção de Viena sobre o tráfego rodoviário².

A Áustria, a Bélgica, a Dinamarca, a Finlândia, a França, a Alemanha, a Grécia, a Itália, o Luxemburgo e a Suécia são Partes contratantes nessa convenção, que Portugal, a Espanha e o Reino Unido assinaram mas nunca ratificaram. A Comunidade não é Parte contratante nessa convenção.

² Convenção sobre o tráfego rodoviário, Viena, 8 de Novembro de 1968, incluindo as alterações que entraram em vigor em 3 de Setembro de 1993. Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa.

Para os Estados-membros que são Partes contratantes na Convenção de Viena, a aplicação das normas de segurança previstas na proposta aos veículos de países terceiros não implica para eles qualquer desrespeito das suas obrigações internacionais decorrentes da Convenção de Viena. Nomeadamente, pode referir-se o artigo 39º, que dispõe que “Todos os veículos a motor, reboques e todas as combinações de veículos no tráfego internacional devem cumprir o disposto no Anexo 5 da presente convenção. Devem também apresentar boas condições de funcionamento”.

O Anexo 5 autoriza os Estados-membros a impor regras mais rigorosas que não sejam incompatíveis com as disposições da Convenção de Viena.

No que respeita às emissões dos veículos, a convenção é menos específica. O Anexo 5, no capítulo “Disposições Gerais”, estipula que:

“59. a) As partes e os equipamentos mecânicos de um veículo a motor não devem, na medida em que seja possível evitá-lo, provocar riscos de incêndio ou explosão, nem causar emissões excessivas de gases tóxicos, fumos opacos, odores ou ruído.”

No entanto, os Ministros presentes na Conferência Regional das Nações Unidas sobre Transporte e Ambiente, realizada em Novembro de 1997, aprovaram uma alteração da Convenção. Essa alteração inclui um Regulamento sobre Controlos Técnicos, cujo conteúdo técnico é idêntico aos métodos de controlo da protecção do ambiente previstos na Directiva 96/96/CE e, por conseguinte, às normas indicadas no Anexo II da presente proposta. Pode considerar-se que as normas de medição da opacidade dos fumos de escape previstas na presente proposta definem quais os limites de poluição considerados “excessivos” de acordo com a definição da Convenção de Viena.

8. Eventual adaptação dos requisitos de controlo técnico no futuro

A introdução de inspecções na estrada constitui o primeiro passo para o abandono do método tradicional em que o Estado controla o estado de manutenção da frota nacional através de controlos técnicos regulamentares. As tecnologias e as práticas dos operadores evoluem e o sistema de controlo tem de responder a essa evolução. Os pontos seguintes apresentam os domínios possíveis dessa evolução, que serão tidos em conta no futuro:

- Foi criada uma equipa de peritos cujo objectivo é estudar os meios de melhorar a utilizabilidade e a fiabilidade dos aparelhos de medida dos fumos de escape actualmente utilizados e desenvolver um método de ensaio que permita identificar no controlo técnico todos os motores altamente poluentes. Várias autoridades estão também a estudar os modos de melhorar o teste actual de controlo dos fumos quando o motor se encontra em aceleração livre, para poder repeti-lo mais vezes e torná-lo mais eficaz no controlo na estrada dos níveis das emissões de escape dos veículos equipados com motores *diesel*. Este trabalho inclui um inquérito às técnicas de medição dos

fumos utilizadas noutros países. O trabalho está a ser avaliado pela Comissão, no contexto do programa Auto-Oil II, com vista à inclusão das respectivas recomendações na Directiva 96/96/CE, relativa ao controlo técnico, com eventuais consequências nas inspecções técnicas a efectuar na estrada.

- Os operadores cujos veículos obtêm aprovação no controlo anual e se encontram bem mantidos ao longo de todo o ano podem obter um certificado de 'alta qualidade' e ser dispensados do controlo técnico anual. Nesse caso, os operadores são os responsáveis pelo permanente bom estado de manutenção dos veículos.
- Quando, de futuro, os veículos estiverem sistematicamente equipados com um sistema de diagnóstico a bordo (OBD) que abranja todas as funções de segurança e de combate à poluição, o controlo da conformidade dos veículos com as normas poderá assumir uma forma diferente do controlo técnico anual, podendo prever-se uma auditoria à manutenção feita pelo operador, eventualmente com base na detecção e no registo automáticos das deficiências no veículo, quer na empresa, quer na estrada.
- A Comissão reconhece que as inspecções na estrada aos automóveis de passageiros trará também benefícios quer para a segurança quer para o ambiente e convida os Estados-membros a estudarem a possibilidade de realizarem tais inspecções a nível nacional. A futura introdução do OBD nos automóveis de passageiros facilitará também os controlos técnicos na estrada. Do mesmo modo, estão a ser avaliadas as técnicas de 'sensores remotos na estrada' com vista à sua eventual utilização na identificação e na selecção dos veículos grandes poluidores. Estes desenvolvimentos podem tornar as inspecções na estrada aos automóveis de passageiros numa opção particularmente atraente para o controlo da poluição atmosférica. Estes aspectos serão aprofundados no âmbito do programa Auto-Oil 2.

9. Consultas

Para a elaboração da sua proposta, a Comissão consultou os governos dos Estados-membros e dos países da EFTA, bem como a CITA, a CLEPA, a CECRA, a EGEA, a AIT/FIA, a IRU, a ACEA, a EUROPIA e a T&E.

B. JUSTIFICAÇÃO DA ACÇÃO A NÍVEL COMUNITÁRIO

Susidiariedade

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

A proposta é uma medida que complementa o regime estabelecido pela Directiva 96/96/CE alterada.

A acção proposta garantirá que os veículos comerciais em circulação na Comunidade sejam mantidos a um nível aceitável de segurança e protecção do ambiente.

- b) *A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou essa competência é partilhada com os Estados-membros?*

Trata-se de uma competência partilhada com os Estados-membros, nos termos das alíneas c) e d) do artigo 75º do Tratado CE.

- c) *Qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-membros estão envolvidos e que solução tem sido adoptada até agora)?*

Todos os Estados-membros estão já vinculados pela Directiva 96/96/CE do Conselho, que estabelece controlos técnicos regulares para esses veículos.

A transposição das disposições da directiva proposta para a legislação nacional garantirá a aplicação pelos Estados-membros de níveis suficientes de manutenção aos veículos comerciais no seu território, independentemente do facto de o veículo operar ou não em transportes internacionais ou estar ou não matriculado num dado Estado-membro.

- d) *Qual a solução mais eficaz tendo em conta os meios ao dispor da Comunidade e os dos Estados-membros?*

A Inspeção e Manutenção foram estabelecidas como importante instrumento de redução das emissões no âmbito do primeiro programa comunitário Auto-Oil (Auto-Oil I).

A acção a nível comunitário constitui o único modo de solucionar os problemas da manutenção inadequada dos veículos nas estradas da Comunidade.

Em caso de infracção grave e repetida, as autoridades competentes do Estado-membro em que o veículo se encontra matriculado ou em que a empresa se encontra estabelecida podem ser chamadas a tomar as medidas adequadas para garantir que apenas sejam colocados em operação os veículos em boas condições de manutenção. Nos casos em que, com essa finalidade, o Estado-membro competente proceda a uma avaliação da qualidade das instalações e serviços de manutenção e inspecção da empresa, os restantes Estados-membros envolvidos serão notificados dos resultados.

- e) *Qual o valor acrescentado real da acção proposta pela Comunidade e quais os custos da inacção?*

Prevê-se que a realização dessas inspecções na estrada forneça o incentivo à melhoria rápida do estado de manutenção dos veículos comerciais em circulação na União Europeia, especialmente dos provenientes de países terceiros.

Consequentemente, a proposta aumentará a segurança rodoviária e reduzirá o impacto ambiental dos transportes. Os ganhos pecuniários totais estimados são da ordem dos 650 MECU, enquanto os custos para toda a Comunidade estão estimados em cerca de 120 - 180 MECU. Além disso, foram considerados os importantes ganhos ambientais não pecuniários.

- f) *Quais as modalidades de acção ao dispor da Comunidade (recomendações, apoio financeiro, regulamento, reconhecimento mútuo, etc.)?*

Considera-se que uma directiva é o melhor meio disponível para realizar o objectivo da livre circulação dos veículos comerciais cujo estado de manutenção cumpre níveis aceitáveis. Uma directiva admite a flexibilidade para alterar as regras nacionais existentes, evitando que sejam substituídas por um regulamento. Uma recomendação é insuficiente por não ser uma acto juridicamente vinculativo.

- g) *É necessário um regulamento uniforme ou é suficiente uma directiva que estabeleça os objectivos gerais, deixando a cargo dos Estados-membros as medidas de execução?*

A adopção de uma directiva do Conselho constitui o procedimento adequado para estabelecer um quadro jurídico que garanta a segurança e a protecção do ambiente adequadas e a igualdade da concorrência, deixando embora a cargo dos Estados-membros as medidas de aplicação e implementação da directiva.

C. ÂMBITO DA PROPOSTA

O âmbito da presente proposta de directiva incluirá alguns veículos que estão sujeitos ao controlo técnico no âmbito da Directiva 96/96/CE. Esses veículos estão definidos no Anexo I da mesma directiva como:

Categoria 1 - veículos a motor afectos ao transporte de passageiros e tendo, além do lugar de condutor, mais de oito lugares sentados.

Categoria 2 - veículos a motor afectos ao transporte de mercadorias de massa máxima admissível superior a 3 500 kg.

Categoria 3 - reboques e semi-reboques de massa máxima admissível superior a 3 500 kg.

D. CONTEÚDO DA PROPOSTA

O artigo 1º expõe o objectivo da presente proposta e define o seu âmbito.

O artigo 2º define os seguintes termos:

- veículo
- inspecção na estrada
- controlo técnico

O **artigo 3º** define a abordagem em três etapas das inspecções na estrada orientadas.

O **artigo 4º** define a medida em que os Estados-membros efectuarão as inspecções na estrada.

O **artigo 5º** define o conteúdo técnico de uma inspecção na estrada e as consequências para os veículos não aprovados nessa inspecção.

O **artigo 6º** define a responsabilidade mútua de cada Estado-membro de informar outros Estados-membros sobre os operadores que não cumprem os requisitos das inspecções na estrada.

O **artigo 7º** e o **artigo 8º** descrevem o procedimento a seguir no Comité de Adaptação ao Progresso Técnico.

O **artigo 9º** estabelece as sanções a aplicar a nível nacional.

O **artigo 10º** contém disposições sobre a transposição da directiva para as legislações nacionais.

O **Anexo I** apresenta um formulário (lista de verificação) a preencher pelas autoridades que fornece dados pormenorizados sobre os veículos a inspecionar e sobre o condutor, que guarda uma cópia.

O **Anexo II** apresenta os requisitos técnicos da inspecção na estrada.

Proposta de
DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa às inspecções na estrada do estado técnico dos veículos comerciais
que circulam na Comunidade

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 1, alíneas c) e d), do seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁴,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189º-C do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu⁵,

1. Considerando que o crescimento do tráfego coloca a todos os Estados-membros problemas de segurança rodoviária e ambientais de natureza e gravidade semelhantes;
2. Considerando que, por uma questão de segurança rodoviária, de protecção do ambiente e de concorrência equitativa, convém que os veículos comerciais apenas circulem se forem mantidos em muito boas condições técnicas;
3. Considerando que as inspecções na estrada devem ser efectuadas sem discriminações em relação à nacionalidade do condutor ou ao país de matrícula do veículo comercial;
4. Considerando que as verificações do estado técnico dos veículos comerciais, nos termos da Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques⁶, garantem que estes veículos são submetidos todos os anos a um controlo por um organismo autorizado;
5. Considerando que o controlo técnico anual regulamentado é considerado insuficiente para garantir que os veículos inspeccionados se encontram em boas condições técnicas durante todo o ano;

³ JO C

⁴

⁵

⁶ JO L 46 de 17.2.1997, p. 1.

6. Considerando que as inspecções orientadas suplementares na estrada constituem um meio económico importante de controlar o nível de manutenção dos veículos comerciais na estrada;
7. Considerando que, em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade referidos no artigo 3º-B do Tratado, os objectivos da acção proposta, nomeadamente o estabelecimento de um regime de inspecções na estrada do estado técnico dos veículos comerciais que circulam na Comunidade, não podem ser cabalmente atingidos pelos Estados-membros, podendo ser melhor alcançados ao nível comunitário; que a presente directiva se limita a adoptar os requisitos mínimos necessários para alcançar aqueles objectivos e não excede o necessário para esse efeito;
8. Considerando que o método de selecção dos veículos a inspeccionar se deve basear numa abordagem orientada e por etapas, que aposte na identificação dos veículos aparentemente mais mal mantidos, aumentando com isso a eficácia das autoridades que efectuam os controlos e reduzindo os custos e os atrasos impostos aos condutores e aos operadores;
9. Considerando que o Conselho, no âmbito dos debates sobre o programa Auto-Oil, convidou a Comissão a apresentar propostas que garantam a entrada em vigor simultânea das directivas relativas às normas para a homologação dos veículos, à qualidade dos combustíveis e ao controlo técnico;
10. Considerando que, em caso de infracções graves e repetidas, as autoridades competentes do Estado-membro em que o veículo se encontra matriculado ou em que a empresa em questão se encontra estabelecida devem poder ser chamadas a tomar medidas adequadas e que essas autoridades devem informar o Estado-membro que apresenta o pedido das medidas tomadas na sua sequência;
11. Considerando que cada Estado-membro deve determinar o regime de sanções aplicável às violações das disposições adoptadas em aplicação da presente directiva,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

1. A presente directiva estabelece um regime para a realização de inspecções na estrada do estado técnico dos veículos comerciais que circulam na Comunidade;
2. A presente directiva não prejudica o direito de os Estados-membros efectuarem, no respeito do direito comunitário, controlos aos veículos não abrangidos pela presente directiva.

Artigo 2º

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

- a) 'veículo comercial', os veículos a motor e reboques, como definidos nas categorias 1, 2 e 3 do Anexo I da Directiva 96/96/CE;
- b) 'inspecção na estrada', uma inspecção não programada e, por conseguinte, inesperada, de um veículo comercial que circula no território de um Estado-membro efectuada pelas autoridades na estrada ou no local que as mesmas autoridades considerarem adequado.
- c) 'controlo técnico', um teste ao estado técnico do veículo, como previsto no Anexo I da Directiva 96/96/CE.

Artigo 3º

1. A primeira etapa da inspecção na estrada consiste na inspecção visual, feita por um inspector qualificado, do estado de manutenção do veículo comercial que se encontra em circulação nesse momento.
2. Quando, na primeira etapa, se suspeitar que o veículo comercial não se encontra em bom estado de manutenção, passa-se à etapa seguinte, que consiste numa inspecção rápida ao veículo imobilizado, que inclui a verificação da documentação de conformidade com a regulamentação técnica, nomeadamente a prova de que o veículo comercial se submeteu ao controlo técnico regulamentar, de acordo com o artigo 2º da Directiva 96/96/CE, ou a prova de que o veículo comercial foi objecto de uma inspecção recente efectuada na estrada, de acordo com o nº 1 do artigo 3º dessa mesma directiva.
3. Caso essa documentação não forneça provas suficientes de que o veículo se encontra bem mantido ou se o inspector continuar a suspeitar que o veículo comercial se encontra em mau estado técnico, a inspecção passa à terceira etapa, em conformidade com o Anexo II.

Artigo 4º

1. Os Estados-membros organizarão inspecções adequadas e regulares na estrada, que abranjam, todos os anos, uma amostra vasta e representativa de veículos comerciais de todas as categorias abrangidas pela presente directiva.
2. Com um objectivo de eficácia, as inspecções na estrada abrangerão uma parte da rede rodoviária suficientemente representativa.
3. As inspecções na estrada serão efectuadas sem discriminações em relação à nacionalidade do condutor ou ao país de matrícula do veículo comercial.

4. Os Estados-membros comunicarão à Comissão, de dois em dois anos, o número de veículos comerciais inspeccionados, classificados por tipo e país de matrícula, assim como as causas das deficiências detectadas.

Artigo 5º

1. Para realizarem as inspeções na estrada previstas na presente directiva, os Estados-membros utilizarão a lista de verificação constante do Anexo I. Uma cópia dessa lista de verificação preenchida pela autoridade que procedeu à inspeção ou um certificado que apresente o resultado do controlo técnico regular (exigido pela Directiva 96/96/CE) serão fornecidos ao condutor do veículo comercial, que os apresentará a pedido das autoridades, por forma a simplificar ou evitar subsequentes inspeções na estrada num período de tempo demasiado curto.
2. Se o inspector do veículo considerar que a deficiência de manutenção do veículo comercial justifica um novo exame, o veículo comercial pode ser submetido a um controlo técnico num centro de inspeções autorizado, de acordo com o artigo 2º da Directiva 96/96/CE.

Se, na sequência de uma inspeção na estrada, se verificar que o veículo comercial não respeita o exigido no Anexo II ou não obtém aprovação num eventual controlo técnico subsequente num centro de inspeções autorizado de acordo com o artigo 2º da Directiva 96/96/CE e, por conseguinte, se considerar que apresenta sérios riscos para os seus ocupantes ou outros utilizadores da estrada, o veículo comercial pode ser imediatamente proibido de circular nas estradas públicas.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros prestar-se-ão assistência mútua para fins de aplicação da presente directiva.
2. As deficiências graves ou repetidas dos veículos pertencentes a não residentes devem ser comunicadas às autoridades competentes do Estado-membro em que o veículo comercial se encontra matriculado ou em que a empresa está estabelecida.

As autoridades competentes de um Estado-membro que tenham detectado deficiências graves ou repetidas em veículos de não residentes podem solicitar às autoridades competentes do Estado-membro em que o veículo comercial está matriculado ou em que a empresa está estabelecida que tome as medidas adequadas em relação ao ou aos infractores.

Estas últimas autoridades competentes notificarão as autoridades competentes do primeiro Estado-membro que registaram as deficiências do veículo das medidas adoptadas em relação ao ou aos infractores.

Artigo 7º

A Comissão adoptará as eventuais alterações consideradas necessárias para adaptar os requisitos técnicos definidos no Anexo II ao progresso técnico segundo o procedimento previsto no artigo 8º.

Artigo 8º

A Comissão é assistida por um comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, a seguir designado "comité", composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um Representante da Comissão.

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 em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo Comité. O Comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 9º

Os Estados-membros determinarão os regimes das sanções aplicáveis às violações das disposições nacionais adoptadas em aplicação da presente directiva, adoptando todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-membros notificarão tais disposições à Comissão o mais tardar na data referida no primeiro parágrafo do nº 1 do artigo 10º, bem como qualquer alteração posterior o mais rapidamente possível.

Artigo 10º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva com efeito em 31 de Dezembro de 1998. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

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

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Julho de 1999.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno que adoptem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 11º

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

Artigo 12º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

LISTA DE VERIFICAÇÃO

1. Local da inspecção..... 2. Data..... 3. Hora
4. Dístico de nacionalidade e número de matrícula do veículo..... 5. Dístico de nacionalidade e número de matrícula do reboque/semi-reboque.....
6. Tipo de veículo
- Camião (mais de 12 toneladas)¹
- Conjunto de veículos² Veículo articulado com plataforma³
- Autocarro⁴ Mini-autocarro⁵ Veículo de mercadorias mais ligeiro (3,5-10 toneladas)⁶
7. Empresa que efectua o transporte/endereço
-

Especificações dos veículos de acordo com o Anexo II A da Directiva 70/156/CEE,

- ¹ Veículos a motor com, pelo menos, quatro rodas utilizados para o transporte de mercadorias e com uma massa máxima superior a 12 toneladas (categoria N3).
- ² Combinação de veículos a motor utilizados para o transporte de mercadorias e com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas (categorias N2, N3) com reboques (categorias O).
- ³ Veículo de tracção concebido para ser acoplado a um semi-reboque.
- ⁴ Veículo a motor com, pelo menos, quatro rodas utilizado para o transporte de passageiros, que conte mais de oito lugares sentados para além do do condutor (categorias M2 e M3).
- ⁵ Veículos a motor com, pelo menos, quatro rodas utilizados para o transporte de passageiros, com um mínimo de cinco lugares sentados e um máximo de oito para além do lugar do condutor (categoria M1).
- ⁶ Veículos a motor com, pelo menos, quatro rodas utilizados para o transporte de mercadorias e que tenham uma massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 12 toneladas (categoria N2).

8. Nacionalidade
9. Condutor.....
10. Expedidor, endereço, local de carga
11. Destinatário, endereço, local de descarga
12. Massa bruta da unidade
13. Motivo da não aprovação:
 - Sistema de travagem e componentes
 - Articulações do sistema de direcção
 - Luzes, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa
 - Rodas/cubos /pneumáticos
 - Sistema de escape
 - Opacidade dos gases de escape (combustível para motores *diesel*)
 - Emissões gasosas (gasolina)
14. Observações várias
15. Autoridade/agente que efectuou a inspecção

16. Resultado da inspecção

- **aprovado**
- **aprovado com pequenas deficiências**
- **deficiências graves**
- **proibição imediata**

Assinatura do inspector/Autorização

Requisitos técnicos para as inspecções na estrada

Os veículos comerciais definidos no artigo 2º devem apresentar um estado de manutenção que possa ser considerado aceitável pelas autoridades de inspecção.

Os pontos a inspecionar incluirão os considerados importantes para o funcionamento seguro e não poluente do veículo. Paralelamente a controlos funcionais simples (luzes, sinalização luminosa, estado dos pneumáticos, etc.), serão realizados controlos e/ou inspecções específicos aos travões dos veículos e às emissões dos veículos a motor do seguinte modo:

1. Travões

Exige-se que todas as peças do sistema de travagem e os seus meios de funcionamento sejam mantidas em bom estado e eficazes e estejam devidamente reguladas.

Os travões do veículo deverão poder desempenhar as seguintes três funções de travagem:

- a) Em relação aos veículos a motor e seus reboques e semi-reboques, um travão de serviço capaz de reduzir a velocidade do veículo e de o imobilizar com segurança, rapidez e eficiência, sejam quais forem as suas condições de carga e o declive ascendente ou descendente da estrada em que circula;
- b) Em relação aos veículos a motor e seus reboques e semi-reboques, um travão de estacionamento capaz de manter o veículo estacionário, sejam quais forem as suas condições de carga, num declive ascendente ou descendente apreciável, sendo as superfícies operativas do travão mantidas em posição de travagem através de um dispositivo de acção puramente mecânica;
- c) Em relação aos veículos a motor, um travão secundário (de emergência) capaz de reduzir a velocidade do veículo e de o imobilizar, sejam quais forem as suas condições de carga, numa distância razoável, mesmo em caso de falha do travão de serviço.

Em caso de dúvida quanto ao estado de manutenção do veículo, as autoridades que procedem à inspecção podem ensaiar o comportamento funcional dos travões de acordo com algumas ou com todas as disposições do ponto 1 do Anexo II da Directiva 96/96/CE.

2. Emissões de escape

2.1 Emissões de escape

2.1.1 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. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se existe fuga.
2. Se adequado, inspeção 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/CEE¹ 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. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas.
2. Inspeção 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 homologação. Para cada um dos controlos, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo.

¹ Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor (JO L 76 de 9.3.1970, p. 15).

4. Emissões pelo 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, o teor máximo de CO não deve exceder 0,5% vol.

- Medição com velocidade sem carga elevada, a uma velocidade de, pelo menos, 2 000 min⁻¹: Teor de CO: máximo 0,3% vol.

Lambda: $\lambda = 1,03$ de acordo com as especificações do fabricante.

2.1.2. 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/CEE². Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-membros decidirem não a utilizar como referência, os valores-limite do coeficiente de absorção são os seguintes:

Coeficiente de absorção máximo para:

- motores diesel normalmente aspirados = 2,5 m⁻¹,
- motores diesel sobrealimentados = 3,0 m⁻¹

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

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

2.1.3. Equipamentos de ensaio

As emissões dos veículos são ensaiadas utilizando equipamentos concebidos para determinar com precisão se os valores-limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram respeitados.

2.2. Se adequado, deve verificar-se o correcto funcionamento do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) de monitorização das emissões.

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

ISSN 0257-9553

COM(98) 117 final

DOCUMENTOS

PT

07 10 11 02

N.º de catálogo : CB-CO-98-165-PT-C

ISBN 92-78-32081-1

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo