

DIRETIVA 2014/45/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 3 de abril de 2014****relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão estabeleceu um objetivo de segurança rodoviária total através do qual a União deveria aproximar-se das «zero mortes» em acidentes de viação no horizonte de 2050. Tendo em vista a realização desse objetivo, espera-se que as tecnologias automóveis deem um importante contributo para melhorar o registo de segurança do transporte rodoviário.
- (2) Na sua Comunicação intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: «Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs, para o horizonte de 2020, a redução do número de mortes em acidentes de viação na União para metade das registadas em 2010. Para se alcançar este objetivo, a Comissão definiu sete objetivos estratégicos e identificou ações para o reforço da segurança dos veículos, uma estratégia para a redução do número de feridos e medidas para o reforço da proteção dos utentes vulneráveis da via pública, em particular os motociclistas.
- (3) A inspeção técnica automóvel faz parte de um regime mais vasto concebido para assegurar que os veículos em circulação se mantenham em condições aceitáveis do ponto de vista da segurança e da proteção do ambiente. Esse regime deverá compreender a inspeção técnica periódica dos veículos e a inspeção técnica na estrada dos veículos utilizados no transporte rodoviário comercial, bem como um procedimento de matrícula que permita suspender a autorização de circulação rodoviária de um veículo caso esse veículo constitua um perigo iminente para a segurança rodoviária. A inspeção periódica deverá constituir o instrumento principal para garantir a aptidão para a circulação rodoviária. As inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais deverão constituir meros complementos das inspeções periódicas.
- (4) Os Estados-Membros deverão estar autorizados a definir normas de inspeção mais rigorosas do que as definidas na presente diretiva.
- (5) A aplicação das medidas de inspeção técnica pode incluir campanhas de sensibilização centradas nos proprietários dos veículos para fomentar as boas práticas e criar hábitos de verificação básica dos seus veículos.
- (6) Os veículos com anomalias nos sistemas técnicos têm um impacto na segurança rodoviária e podem contribuir para acidentes rodoviários que envolvam ferimentos ou mortes. Esse impacto poderá ser reduzido se forem introduzidas melhorias no sistema de inspeção técnica. A deteção atempada de uma deficiência num veículo que afete a sua aptidão para circular contribuirá para a eliminar e, conseqüentemente, para evitar acidentes.

⁽¹⁾ JO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de março de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 24 de março de 2014.

- (7) Os veículos com sistemas deficientes de controlo das emissões têm um maior impacto no ambiente do que os veículos conservados em bom estado. Por conseguinte, o regime de inspeção técnica periódica contribuirá para melhorar a qualidade do ambiente através da redução das emissões médias dos veículos.
- (8) Os Estados-Membros deverão considerar a adoção de medidas apropriadas para evitar manipulações prejudiciais ou a falsificação de peças e componentes dos veículos, suscetíveis de afetar negativamente a segurança requerida e as características ambientais do veículo, nomeadamente através de inspeções técnicas periódicas, incluindo a aplicação de sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.
- (9) Durante as últimas duas décadas, os requisitos em matéria de emissões dos veículos para efeitos de homologação foram reforçados de forma continuada. Todavia, a qualidade do ar não melhorou tanto como seria de esperar com o reforço das normas de emissão para veículos, especialmente em relação aos óxidos de azoto (NOx) e às partículas finas. As possibilidades de melhorar os ciclos de ensaio de modo a adequá-los às condições de utilização na estrada deverão ser escrupulosamente examinadas, a fim de desenvolver soluções futuras, incluindo a definição de métodos de inspeção para a medição dos níveis de NOx e o estabelecimento de valores-limite de emissões de NOx.
- (10) No caso dos veículos que satisfaçam as classes de emissões Euro 6 e Euro VI, os sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) estão a tornar-se mais eficazes na avaliação de emissões, o que justifica a sua utilização enquanto método equivalente do controlo das emissões no âmbito da inspeção técnica. A fim de prever a utilização de sistemas OBD nas inspeções técnicas dos veículos até à classe de emissões Euro 5 e Euro V, os Estados-Membros deverão poder autorizar esse método de inspeção de acordo com as recomendações do fabricante e com outros requisitos aplicáveis a esses veículos, nos casos em que a equivalência, tendo em conta a legislação de homologação relevante, se for o caso, tenha sido verificada de forma independente.
- (11) A União adotou um conjunto de normas e requisitos técnicos no domínio da segurança dos veículos. É necessário assegurar, mediante um regime de inspeções técnicas periódicas, que os veículos continuem a satisfazer as normas de segurança. Esse regime deverá aplicar-se a certas categorias de veículos definidas nas Diretivas 2002/24/CE ⁽¹⁾, 2003/37/CE ⁽²⁾ e 2007/46/CE ⁽³⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (12) Os tratores de rodas com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h são cada vez mais utilizados, em substituição dos veículos pesados de mercadorias, no transporte local ou para o transporte rodoviário comercial de mercadorias. Como o seu potencial de risco é comparável ao dos veículos pesados de mercadorias, os veículos desta categoria que sejam utilizados principalmente na via pública deverão estar sujeitos à inspeção técnica.
- (13) Os veículos de interesse histórico são considerados testemunhos da época em que foram construídos e raramente circulam na via pública. A fixação da periodicidade da inspeção técnica desses veículos deverá ser deixada ao critério dos Estados-Membros. A regulamentação da inspeção técnica de outros tipos de veículos especializados deverá igualmente ser deixada a cargo dos Estados-Membros.
- (14) Os veículos utilizados exclusivamente em territórios remotos dos Estados-Membros, em especial, em pequenas ilhas com menos de 5 000 habitantes ou em zonas pouco povoadas com densidade populacional inferior a cinco pessoas por quilómetro quadrado, são utilizados em condições que podem exigir um sistema específico de inspeção. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão poder isentar esses veículos da aplicação da presente diretiva.
- (15) A inspeção técnica de veículos é uma atividade soberana e deverá, portanto, ser exercida pelos Estados-Membros ou, sob supervisão destes, por organismos públicos ou privados a quem tenha sido confiado o exercício de tal atividade. Os Estados-Membros deverão, em qualquer caso, ser responsáveis pela inspeção técnica, ainda que o ordenamento jurídico nacional autorize a sua realização por organismos privados, incluindo os que efetuam reparações de veículos.

⁽¹⁾ Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Diretiva 92/61/CEE do Conselho (JO L 124 de 9.5.2002, p. 1).

⁽²⁾ Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE (JO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (16) Os Estados-Membros deverão ter o poder para designar centros de inspeção localizados fora do seu território para realizar inspeções técnicas a veículos matriculados no seu território se esses centros de inspeção tiverem sido aprovados para realizar inspeções a veículos pelo Estado-Membro em que estão situados.
- (17) Para efeitos da inspeção dos veículos, especialmente dos seus componentes de segurança eletrónicos, é essencial o acesso às especificações técnicas de cada veículo. Os fabricantes de veículos deverão, por conseguinte, fornecer os dados necessários para se verificar o bom funcionamento dos componentes que influem na segurança e no comportamento ambiental do veículo. As disposições relativas ao acesso às informações sobre a manutenção e reparação deverão igualmente aplicar-se para este efeito, a fim de permitir que aos centros de inspeção acedam a toda a informação necessária para efetuarem as inspeções técnicas. Os dados deverão incluir as especificações que permitem controlar o funcionamento dos sistemas de segurança do veículo, de forma a permitir o ensaio desses sistemas num contexto de inspeções técnicas periódicas. Esta questão é de importância crucial, especialmente no que respeita aos sistemas controlados eletronicamente, pelo que todos os componentes instalados pelo construtor deverão estar abrangidos.
- (18) Os veículos utilizados na via pública têm de estar em condições de circular em segurança. O titular do certificado de matrícula e, se necessário, o operador do veículo deverão ser responsáveis por manter o veículo em boas condições de circulação.
- (19) Importa, por motivos de segurança rodoviária e devido ao seu impacto na sociedade, que os veículos que circulam nas estradas estejam em boas condições técnicas. Além disso, os Estados-Membros não deverão ser impedidos de autorizar, numa base voluntária, a realização de inspeções adicionais.
- (20) Para permitir alguma flexibilidade aos titulares dos certificados de matrícula e aos operadores dos veículos, os Estados-Membros deverão poder especificar um prazo de várias semanas para a apresentação do veículo à inspeção técnica periódica.
- (21) As inspeções durante o ciclo de vida dos veículos deverão ser relativamente simples, rápidas e pouco onerosas, mas deverão ser eficazes para alcançar os objetivos da presente diretiva.
- (22) As inspeções técnicas deverão abranger todos os itens relevantes relacionados com a conceção, o fabrico e o equipamento dos veículos inspecionados. A compatibilidade entre peças e componentes, nomeadamente entre rodas e cubos, deverá ser tratada como uma questão fundamental de segurança e deverá ser verificada durante a inspeção. Nesse contexto, e atendendo ao estado atual da tecnologia automóvel, os sistemas eletrónicos modernos deverão ser incluídos na lista dos itens a inspecionar. A fim de harmonizar o sistema de inspeção, deverão estabelecer-se métodos de inspeção recomendados para cada item. Esses itens deverão ser atualizados a fim de ter em conta a evolução da investigação e os progressos técnicos no domínio da segurança dos veículos.
- (23) A fim de facilitar a harmonização e de assegurar a coerência das normas, deverá prever-se para cada item a inspecionar uma lista indicativa dos principais motivos de reprovação. A fim de assegurar a coerência na apreciação do estado dos veículos inspecionados, as deficiências verificadas deverão ser avaliadas segundo normas comuns.
- (24) A fim de aplicar melhor o princípio da livre circulação na União, os Estados-Membros deverão reconhecer, para efeitos de nova matrícula de um veículo, os certificados de inspeção técnica emitidos por outros Estados-Membros. Tal não deverá afetar o direito de um Estado-Membro verificar o certificado de inspeção técnica e a identificação do veículo durante a atribuição de nova matrícula nem de requerer a realização de uma nova inspeção técnica nas condições estabelecidas na presente diretiva.
- (25) A fraude de quilometragem deverá ser considerada um ato punível uma vez que a manipulação do conta-quilómetros pode conduzir a uma apreciação errónea da aptidão do veículo para circular. O registo da quilometragem no certificado de inspeção técnica e o acesso dos inspetores a essa informação deverão permitir detetar mais facilmente atos de falsificação ou manipulação dos conta-quilómetros. O intercâmbio de informações sobre a leitura dos conta-quilómetros entre as autoridades competentes dos Estados-Membros deverá ser examinado pela Comissão.

- (26) A seguir a cada inspeção deverá ser emitido um certificado de inspeção técnica. Este certificado deverá conter, nomeadamente, os dados de identificação do veículo e os resultados da inspeção. Os resultados da inspeção deverão estar disponíveis eletronicamente. A fim de assegurar o seguimento adequado das inspeções técnicas, os Estados-Membros deverão coligir essa informação e conservá-la numa base de dados, em particular para efeitos de análise dos resultados das inspeções periódicas.
- (27) O titular do certificado de matrícula, e, se for caso disso, o operador de um veículo em cuja inspeção técnica se constatarem deficiências, deverá corrigi-las sem demora, especialmente as que representem um risco para a segurança rodoviária. Em caso de deficiências perigosas, pode ser necessário restringir a utilização do veículo até que as deficiências sejam integralmente corrigidas.
- (28) Caso o veículo inspecionado pertença a uma categoria de veículos não sujeita a matrícula no Estado-Membro em que foi posto em circulação, esse Estado-Membro deverá poder requerer que o comprovativo da inspeção seja exposto de forma visível no veículo.
- (29) A fim de assegurar que as inspeções tenham nível de qualidade elevado em toda a UE, o equipamento de inspeção, a sua manutenção e calibração deverão ser verificadas em função das especificações fornecidas pelos Estados-Membros ou pelos fabricantes.
- (30) Deverá ser possível utilizar equipamentos alternativos que reflitam o progresso e as inovações tecnológicas desde que seja assegurado um nível de qualidade equivalente.
- (31) Ao aprovarem centros de inspeção no seu território, os Estados-Membros deverão ter em conta o facto de a Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ excluir do seu âmbito de aplicação os serviços de interesse geral no domínio dos transportes.
- (32) Os centros de inspeção deverão garantir a objetividade e a elevada qualidade da inspeção dos veículos. Assim sendo, para satisfazer os requisitos mínimos em termos de gestão da qualidade, os centros de inspeção deverão cumprir os requisitos estabelecidos pelo Estado-Membro de aprovação.
- (33) Uma inspeção técnica de alta qualidade requer um nível elevado de qualificação e competência do pessoal de inspeção. Deverá prever-se um sistema de formação que inclua a formação inicial e cursos periódicos de atualização de conhecimentos ou a realização de um exame adequado. Deverá prever-se um período de transição para facilitar a adaptação do pessoal em funções ao sistema de formação contínua ou de exame. A fim de assegurar um elevado nível de formação, qualificação e inspeção, os Estados-Membros deverão estar habilitados a prever requisitos adicionais em matéria de qualificações e de formação correspondente.
- (34) Na realização da inspeção técnica, importa que os inspetores atuem com independência e que a sua apreciação não seja afetada por conflitos de interesse, nomeadamente de natureza económica ou pessoal. Por conseguinte, não deverá haver uma relação direta entre a remuneração dos inspetores e os resultados das inspeções. Os Estados-Membros deverão poder prever requisitos em matéria de separação de atividades ou aprovar um organismo privado para a realização quer das inspeções técnicas quer das reparações de veículos, mesmo em relação a um mesmo veículo, nos casos em que o órgão de supervisão tenha concluído que é mantido um elevado nível de objetividade.
- (35) Os resultados das inspeções não deverão poder ser alterados com intuítos comerciais. O organismo de supervisão só deverá poder alterar os resultados de uma inspeção se as conclusões que o inspetor retirar da inspeção forem manifestamente erróneas.
- (36) A fim de preservar a elevada qualidade das inspeções, os Estados-Membros deverão instituir um sistema de garantia da qualidade que abranja o processo de aprovação para o exercício da atividade de inspeção técnica, da supervisão da atividade e a retirada, suspensão ou cancelamento da autorização.

⁽¹⁾ Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno (JO L 376 de 27.12.2006, p. 36).

- (37) A acreditação dos centros de inspeção ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ não deverá constituir uma obrigação para os Estados-Membros.
- (38) Em vários Estados-Membros, há um grande número de centros de inspeção privados aprovados para efetuar inspeções técnicas. Para garantir um intercâmbio eficiente de informações entre os Estados Membros a este respeito, deverão ser designados pontos de contacto a nível nacional.
- (39) A inspeção técnica faz parte de um regime regulamentar mais vasto, aplicável aos veículos automóveis ao longo da sua vida útil, da homologação ao desmantelamento, passando pela matrícula e pelas inspeções. A partilha das informações constantes das bases de dados eletrónicas dos veículos, nacionais e dos construtores, deverá contribuir, em princípio, para melhorar a eficiência de toda a cadeia administrativa e para reduzir os custos e os encargos administrativos. A Comissão deverá analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da criação de uma plataforma eletrónica de informações sobre os veículos, aproveitando as soluções informáticas já existentes e utilizadas no que respeita ao intercâmbio internacional de dados, a fim de minimizar os custos e de evitar duplicações. Ao realizar essa análise, a Comissão deverá estudar a forma mais adequada de ligar os sistemas nacionais existentes, com vista ao intercâmbio das informações sobre os dados relativos à inspeção técnica e às leituras dos conta-quilómetros entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, pela matrícula e pela homologação de veículos, os centros de inspeção, os fabricantes dos equipamentos de inspeção e os fabricantes automóveis. A Comissão deverá igualmente examinar a viabilidade, os custos e os benefícios da recolha e conservação das informações disponíveis relativas aos principais componentes de segurança dos veículos envolvidos em acidentes graves, bem como a possibilidade de colocar à disposição dos inspetores dos veículos, dos titulares dos certificados de matrícula e dos investigadores de acidentes informações sobre o historial de acidentes e as leituras dos conta-quilómetros, de forma anonimizada.
- (40) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (41) A Comissão não deverá adotar atos de execução relacionados com as informações a disponibilizar pelos construtores de veículos para efeitos das inspeções técnicas caso o comité criado ao abrigo da presente diretiva não emita parecer sobre o projeto de ato de execução apresentado pela Comissão.
- (42) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão a fim de atualizar as designações das categorias de veículos enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, e no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2; de atualizar o Anexo I, ponto 3, no que diz respeito aos métodos; e de adaptar o Anexo I, ponto 3, no que diz respeito à lista dos itens a inspecionar, aos métodos e à avaliação das deficiências. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e elaborar atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (43) As inspeções técnicas têm um impacto direto na segurança rodoviária, razão pela qual deverão ser revistas de forma periódica. A Comissão deverá apresentar relatórios sobre a eficácia das disposições da presente diretiva, incluindo as relativas ao seu âmbito de aplicação, à frequência das inspeções, à melhoria do sistema de inspeções mediante um intercâmbio eletrónico de informações e ao eventual futuro reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção.
- (44) As instalações e o equipamento dos centros de inspeção deverão satisfazer os requisitos aplicáveis ao exercício da atividade de inspeção técnica. Atendendo a que serão necessários investimentos e adaptações importantes cuja mobilização e execução podem não ser imediatamente possíveis, deverá prever-se um período de cinco anos para dar cumprimento a esses requisitos. Os organismos de supervisão deverão igualmente beneficiar de um período de cinco anos para se adaptarem aos critérios e requisitos de aprovação e supervisão dos centros de inspeção.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (45) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, aumentar a segurança rodoviária mediante o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de regras harmonizadas para as inspeções técnicas dos veículos na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (46) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, tal como referido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (47) A presente diretiva incorpora e atualiza as regras constantes da Recomendação 2010/378/UE da Comissão ⁽¹⁾, a fim de regular melhor os resultados das inspeções técnicas.
- (48) A presente diretiva atualiza os requisitos técnicos estabelecidos na Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e alarga o seu âmbito de aplicação de modo a incluir, nomeadamente, disposições relativas ao estabelecimento de centros de inspeção e dos seus organismos de supervisão e à designação de inspetores incumbidos de realizar as inspeções técnicas. Por conseguinte, essa diretiva deverá ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece os requisitos mínimos de um regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se aos veículos com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, referidas na Diretiva 2002/24/CE, na Diretiva 2003/37/CE e na Diretiva 2007/46/CE:

- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar sentado do condutor – categoria M₁,
- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com mais de oito lugares sentados, excluindo o lugar sentado do condutor – categorias M₂ e M₃,
- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima não superior a 3,5 toneladas – categoria N₁,
- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias N₂ e N₃,
- reboques concebidos e fabricados para o transporte de mercadorias ou de passageiros, e para acomodar pessoas, com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias O₃ e O₄,
- a partir de 1 de janeiro de 2022, veículos a motor de duas ou três rodas – categorias L3e, L4e, L5e e L7e, com uma cilindrada superior a 125cm³,
- tratores de rodas da categoria T5, utilizados principalmente na via pública, com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

⁽¹⁾ Recomendação 2010/378/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, referente à avaliação das deficiências no âmbito dos controlos técnicos realizados em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 173 de 8.7.2010, p. 74).

⁽²⁾ Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de maio de 2009 relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

2. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente diretiva os seguintes veículos matriculados no seu território:

- veículos operados ou utilizados em condições excecionais e veículos que nunca ou quase nunca sejam utilizados na via pública, tais como veículos de interesse histórico e veículos de competição,
- veículos que gozem de imunidade diplomática,
- veículos utilizados pelas forças armadas, forças de ordem pública, bombeiros, serviços de proteção civil, de emergência ou de socorro,
- veículos utilizados para fins agrícolas, hortícolas, florestais ou pesqueiros apenas no território do Estado-Membro em causa e sobretudo nos terrenos em que essas atividades se realizam, incluindo estradas agrícolas, estradas florestais ou campos agrícolas,
- veículos utilizados exclusivamente em pequenas ilhas ou em zonas pouco povoadas,
- veículos especializados com velocidade máxima de projeto não superior a 40 km/h, utilizados para o transporte de equipamento de circo ou feira exclusivamente no território do Estado-Membro,
- veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³, caso os Estados-Membros tenham instituído medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária para veículos de duas ou três rodas, tendo em conta, em especial, estatísticas de segurança rodoviária relevantes referentes aos últimos cinco anos. Os Estados-Membros notificam a Comissão de tais isenções.

3. Os Estados-Membros podem introduzir requisitos nacionais no que respeita à inspeção técnica dos veículos matriculados nos respetivos territórios que não sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva e dos veículos enumerados no n.º 2.

Artigo 3.º

Definições

Exclusivamente para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Veículo», um veículo a motor que não circula sobre carris e o seu reboque;
- 2) «Veículo a motor», um veículo de rodas, provido de um motor de propulsão, que se move pelos próprios meios e tem uma velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;
- 3) «Reboque», um veículo de rodas, sem propulsão própria e projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;
- 4) «Semirreboque», um reboque concebido para ser acoplado a um veículo a motor de tal modo que parte dele assenta no veículo a motor e parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo a motor;
- 5) «Veículo de duas ou três rodas», um veículo a motor de duas rodas, com ou sem carro lateral (sidecar), um triciclo ou um quadriciclo;
- 6) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro;
- 7) «Veículo de interesse histórico», um veículo considerado histórico pelo Estado-Membro de matrícula ou por um dos seus organismos de homologação designados e que cumpra todas as seguintes condições:
 - foi fabricado ou matriculado pela primeira vez há pelo menos 30 anos,
 - o seu tipo específico, tal como definido na legislação aplicável da União ou nacional, já não é fabricado,
 - é objeto de conservação histórica e mantém-se no seu estado original e as características técnicas dos seus componentes principais não sofreram alterações significativas;

- 8) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;
- 9) «Inspeção técnica», uma inspeção nos termos do Anexo I concebida para assegurar que o veículo é seguro para ser utilizado na via pública e que cumpre as características exigidas e obrigatórias em termos ambientais e de segurança;
- 10) «Homologação», um procedimento mediante o qual um Estado-Membro certifica que um veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis referidos na Diretiva 2002/24/CE, na Diretiva 2003/37/CE e na Diretiva 2007/46/CE;
- 11) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica;
- 12) «Certificado de inspeção técnica», um relatório de inspeção técnica emitido pela autoridade competente, ou por um centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;
- 13) «Inspetor», uma pessoa autorizada por um Estado-Membro ou pela sua autoridade competente a efetuar inspeções técnicas num centro de inspeção ou, se for o caso, por conta da autoridade competente;
- 14) «Autoridade competente», uma autoridade ou um organismo público ao qual o Estado-Membro confie a responsabilidade por administrar o regime de inspeções técnicas, incluindo, se for o caso, a execução das inspeções técnicas a veículos;
- 15) «Centro de inspeção», um organismo ou estabelecimento público ou privado, aprovado por um Estado-Membro para efetuar inspeções técnicas a veículos;
- 16) «Organismo de supervisão», um ou mais organismos criados por um Estado-Membro, responsáveis pela supervisão dos centros de inspeção. O organismo de supervisão pode fazer parte da autoridade ou autoridades competentes;
- 17) «Pequena ilha», uma ilha com menos de 5 000 habitantes, não ligada a outras partes do território por pontes ou túneis rodoviários;
- 18) «Zona pouco povoada», uma zona predefinida com uma densidade populacional inferior a cinco pessoas por quilómetro quadrado;
- 19) «Via pública», uma via de utilidade pública geral como as estradas locais, regionais ou nacionais, vias rápidas ou autoestradas.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Responsabilidades

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos matriculados no seu território sejam periodicamente inspecionados de acordo com a presente diretiva, nos centros de inspeção aprovados pelo Estado-Membro em que os veículos estão matriculados.
2. As inspeções técnicas devem ser efetuadas pelo Estado-Membro de matrícula do veículo ou por um organismo público por ele incumbido dessa função, ou por organismos ou estabelecimentos designados e supervisionados pelo referido Estado-Membro, incluindo organismos privados aprovados.
3. De acordo com os princípios estabelecidos nos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 ⁽¹⁾ e (CE) n.º 595/2009 ⁽²⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho, a Comissão deve adotar, através de atos de execução e antes de 20 de maio de 2018:

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

- a) Um conjunto de informações técnicas relativas aos dispositivos de travagem, à direção, à visibilidade, às luzes, aos refletores, ao equipamento elétrico, aos eixos, às rodas, aos pneus, à suspensão, ao quadro, aos acessórios do quadro, a outros equipamentos e ao nível sonoro, necessárias para a inspeção dos itens a inspecionar e relativas à aplicação dos métodos de inspeção recomendados, nos termos do Anexo I, ponto 3, e
- b) As normas pormenorizadas relativas ao formato dos dados e aos procedimentos de acesso às informações técnicas relevantes.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 19.º, n.º 2.

As informações técnicas referidas no primeiro parágrafo, alínea a), devem ser disponibilizadas gratuitamente, ou a um preço razoável, pelos construtores aos centros de inspeção e às autoridades competentes relevantes, de forma não discriminatória.

A Comissão examina a viabilidade da criação de um ponto de acesso único a essas informações técnicas.

4. Os Estados-Membros asseguram que a responsabilidade de manter os veículos em condições de segurança e aptos a circular seja definida na legislação nacional.

CAPÍTULO III

REQUISITOS MÍNIMOS APLICÁVEIS ÀS INSPEÇÕES TÉCNICAS

Artigo 5.º

Data e frequência das inspeções

1. Os veículos devem ser submetidos a inspeção técnica pelo menos com a seguinte periodicidade, sem prejuízo do prazo de flexibilidade aplicado nos Estados-Membros nos termos do n.º 3:

- a) Veículos das categorias M₁ e N₁: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos;
- b) Veículos da categoria M₁ utilizados como táxis ou ambulâncias e veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄: um ano a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente todos os anos;
- c) Veículos da categoria T5 cuja utilização seja principalmente na via pública para efeitos de transporte rodoviário comercial de mercadorias: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos.

2. Os Estados-Membros definem a periodicidade adequada para a realização da inspeção técnica aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³.

3. Os Estados-Membros ou as autoridades competentes podem estabelecer um prazo razoável durante o qual a inspeção técnica deve ser efetuada, sem exceder a periodicidade estabelecida no n.º 1.

4. Não obstante a data da última inspeção técnica de um veículo, o Estado-Membro ou a autoridade competente em causa podem exigir que o veículo seja submetido a uma inspeção técnica antes das datas referidas nos n.ºs 1 e 2, nos seguintes casos:

- depois de um acidente que tenha afetado os principais componentes de segurança do veículo, como as rodas, a suspensão, as zonas de deformação, os sistemas de almofada de ar (airbag), a direção ou os travões,
- se tiver havido alteração ou modificação de sistemas e componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente,
- sempre que mudar o titular do certificado de matrícula de um veículo,
- quando o veículo atingir os 160 000 km,
- nos casos em que a segurança rodoviária seja gravemente afetada.

Artigo 6.º

Objeto e métodos de inspeção técnica

1. Em relação às categorias de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, com exceção das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³, os Estados-Membros devem assegurar que a inspeção técnica abranja pelo menos os pontos enumerados no anexo I, ponto 2.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro, ou o centro de inspeção, devem inspecionar, relativamente a cada área a que se refere o n.º 1, pelo menos os itens referidos no anexo I, ponto 3, pelo método recomendado ou equivalente, aprovado por uma autoridade competente, aplicável à inspeção desses itens, como prescrito no anexo I, ponto 3. As inspeções podem incluir também a verificação de que as peças e os componentes desse veículo correspondem às características ambientais e de segurança exigidas à data da homologação ou, se aplicável, aquando da retromontagem.

As inspeções devem ser efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem recorrer a ferramentas para desmontar ou remover qualquer parte do veículo.

3. Em relação aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³, os Estados-Membros devem determinar os pontos, os itens e os métodos apropriados de inspeção.

Artigo 7.º

Avaliação das deficiências

1. O anexo I prevê, para cada item a inspecionar, uma lista mínima das deficiências possíveis e o respetivo nível de gravidade.

2. As deficiências identificadas durante as inspeções periódicas dos veículos devem ser classificadas num dos seguintes grupos:

- a) Deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente, e outras anomalias menores;
- b) Deficiências importantes, suscetíveis de prejudicar a segurança do veículo ou de ter impacto no ambiente, ou de pôr em risco outros utentes da via pública, ou outras anomalias mais importantes;
- c) Deficiências perigosas, que constituem um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto no ambiente, e que justificam que um Estado-Membro ou as suas autoridades competentes proibam a utilização do veículo na via pública.

3. Um veículo que apresente deficiências pertencentes a um ou vários grupos de deficiências previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves. Um veículo que apresente várias deficiências nos mesmos pontos inspecionados identificados no âmbito da inspeção a que se refere o Anexo I, ponto 2, pode ser classificado no grupo de deficiências imediatamente superior se for possível demonstrar que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 8.º

Certificado de inspeção técnica

1. Os Estados-Membros devem garantir que o centro de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, que efetuou a inspeção técnica de um veículo emita para este um certificado de inspeção de que constem, pelo menos, os elementos normalizados dos códigos harmonizados correspondentes da União enumerados no anexo II.

2. Os Estados-Membros devem garantir que o centro de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, disponibiliza o certificado de inspeção técnica ou, se este for eletrónico, uma cópia autenticada do mesmo à pessoa que apresentou o veículo à inspeção.

3. Sem prejuízo do artigo 5.º, em caso de nova matrícula de um veículo já matriculado noutra Estado-Membro, o Estado-Membro deve reconhecer um certificado de inspeção técnica emitido pelo outro Estado-Membro, como se tivesse emitido ele próprio esse certificado, desde que esse certificado de inspeção técnica esteja válido tendo em conta a periodicidade dos controlos do Estado-Membro estabelecida para a inspeção técnica periódica pelo Estado-Membro que efetua a nova matrícula. Nos casos em que haja dúvida, o Estado-Membro que efetua a nova matrícula pode verificar a validade do certificado de inspeção técnica antes de o reconhecer. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão uma descrição do certificado de inspeção técnica antes de 20 de maio de 2018. A Comissão transmite esta informação ao Comité referido no artigo 19.º. O presente número não se aplica aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e.

4. Sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 4, e do n.º 3 do presente artigo, os Estados-Membros devem reconhecer, em princípio, a validade do certificado de inspeção técnica caso a propriedade de um veículo, que disponha de um comprovativo válido de inspeção técnica periódica, mude.

5. A partir de 20 de maio de 2018 e até 20 de maio de 2021, os centros de inspeção devem comunicar por via eletrónica à autoridade competente do Estado-Membro em causa as informações contidas nos certificados de inspeção técnica que emitem. Essa comunicação deve ter lugar num prazo de tempo razoável a seguir à emissão do certificado. Até à referida data, os centros de inspeção podem comunicar as informações em causa à autoridade competente por outros meios. Os Estados-Membros devem determinar o prazo durante o qual a autoridade competente deve conservar as informações. Esse prazo não pode ser inferior a 36 meses, sem prejuízo dos sistemas fiscais nacionais dos Estados-Membros.

6. Os Estados-Membros devem garantir que, para efeitos da verificação do conta-quilómetros, quando este esteja montado normalmente, as informações da inspeção técnica anterior sejam facultadas aos inspetores logo que estejam disponíveis eletronicamente. Caso se constate que um conta-quilómetros foi manipulado com o objetivo de reduzir ou falsificar a quilometragem do veículo, tal manipulação é passível de sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

7. Os Estados-Membros devem garantir que os resultados da inspeção técnica sejam comunicados ou disponibilizados eletronicamente com a maior brevidade possível à autoridade de matrícula do veículo. Desta comunicação devem constar as informações contidas no certificado de inspeção técnica.

Artigo 9.º

Disposições a tomar em caso de deficiências

1. Em caso de deficiências ligeiras, o veículo considera-se aprovado na inspeção, as deficiências devem ser corrigidas e o veículo não é reinspecionado.
2. Em caso de deficiências importantes, considera-se o veículo reprovado na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente decide do prazo durante o qual o veículo em causa pode circular antes de ter de ser submetido a reinspeção. A reinspeção deve ter lugar no prazo definido pelo Estado-Membro ou pela autoridade competente, mas nunca depois de decorridos mais de dois meses após a inspeção inicial.
3. Em caso de deficiências perigosas, considera-se o veículo reprovado na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente podem decidir que o veículo em causa não pode circular na via pública e que a autorização para ser utilizado na via pública deve ser suspensa por um período limitado, sem que esse facto implique um novo processo de matrícula, até as deficiências serem corrigidas e até ser emitido um novo certificado de inspeção técnica que ateste que o veículo está apto a circular.

Artigo 10.º

Comprovativo da inspeção

1. Os centros de inspeção ou, se for o caso, a autoridade competente do Estado-Membro devem apresentar para cada veículo matriculado no respetivo território e submetido a inspeção técnica um comprovativo, tal como uma indicação no documento de matrícula do veículo, um autocolante, um certificado ou qualquer outra informação facilmente acessível, de que o veículo foi aprovado na dita inspeção. O comprovativo deve indicar a data até à qual a inspeção técnica seguinte deve ser efetuada.

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão uma descrição desse comprovativo até 20 de maio de 2018. A Comissão transmite esta informação ao Comité referido no artigo 19.º.

2. Caso o veículo inspecionado pertença a uma categoria de veículos não sujeita a matrícula no Estado-Membro em que foi posto em circulação, esse Estado-Membro pode requerer que o comprovativo da inspeção seja exposto de forma visível no veículo.
3. Para efeitos de livre circulação, os Estados-Membros devem reconhecer os comprovativos emitidos por um centro de inspeção ou por uma autoridade competente de outro Estado-Membro nos termos do n.º 1.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS

Artigo 11.º

Instalações e equipamento de inspeção

1. Os Estados-Membros devem garantir que as instalações e os equipamentos de inspeção utilizados para a inspeção técnica cumpram os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no anexo III.

2. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, conservem as instalações e o equipamento de inspeção de acordo com as especificações do respetivo fabricante.
3. O equipamento utilizado para medições deve ser periodicamente calibrado de acordo com o anexo III e verificado de acordo com as especificações previstas pelo Estado-Membro em causa ou pelo fabricante do equipamento.

Artigo 12.º

Centros de inspeção

1. Os centros em que os inspetores efetuam as inspeções técnicas devem ser aprovados pelos Estados-Membros ou pelas respetivas autoridades competentes.
2. Para satisfazer os requisitos mínimos em termos de gestão da qualidade, os centros de inspeção devem cumprir os requisitos estabelecidos pelo Estado-Membro de aprovação. Os centros de inspeção devem garantir a objetividade e a elevada qualidade das inspeções técnicas.

Artigo 13.º

Inspetores

1. Os Estados-Membros devem garantir que as inspeções técnicas sejam efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação estabelecidos no anexo IV. Os Estados-Membros podem estabelecer requisitos adicionais em matéria de competências e da formação correspondente.
2. As autoridades competentes ou os centros de formação aprovados, se for o caso, devem emitir um certificado para os inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação. Desse certificado devem constar, pelo menos, as informações enumeradas no anexo IV, ponto 3.
3. Os inspetores ao serviço das autoridades competentes dos Estados-Membros ou dos centros de inspeção, ou por eles autorizados, em 20 de maio de 2018 são dispensados dos requisitos estabelecidos no anexo IV, ponto 1.
4. Ao efetuar a inspeção técnica de um veículo, o inspetor deve estar livre de conflitos de interesses de forma a garantir ao Estado-Membro ou à autoridade competente em causa que seja mantido um elevado nível de imparcialidade e de objetividade.
5. A pessoa que apresenta o veículo à inspeção deve ser informada das deficiências identificadas no veículo que devem ser corrigidas.
6. Os resultados de uma inspeção técnica só podem ser alterados, se for caso disso, por um organismo de supervisão ou pelo procedimento estabelecido pela autoridade competente, se as conclusões da referida inspeção forem manifestamente erróneas.

Artigo 14.º

Supervisão dos centros de inspeção

1. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção sejam supervisionados.
2. O organismo de supervisão deve realizar, pelo menos, as atividades enumeradas no anexo IV, ponto 1, e satisfazer os requisitos estabelecidos nos pontos 2 e 3 do mesmo anexo.

Os Estados-Membros devem publicar as regras e os procedimentos relativos à organização, às funções e aos requisitos, incluindo os requisitos de independência, aplicáveis ao pessoal do organismo de supervisão.

3. Os centros de inspeção explorados diretamente por uma autoridade competente devem ser dispensados dos requisitos de aprovação e supervisão, caso o organismo de supervisão faça parte da autoridade competente.
4. Os requisitos referidos nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo consideram-se cumpridos pelos Estados-Membros que exijam que os centros de inspeção sejam acreditados nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

CAPÍTULO V

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

Artigo 15.º

Cooperação administrativa entre os Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem designar um ponto de contacto nacional responsável pelo intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros e com a Comissão no quadro da aplicação da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o nome e os dados de contacto do seu ponto de contacto nacional até 20 de maio de 2015, e informam-na sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão elabora uma lista de todos os pontos de contacto e transmite-a aos Estados-Membros.

Artigo 16.º

Plataforma eletrónica de informações sobre veículos

A Comissão deve analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da criação de uma plataforma eletrónica de informações sobre os veículos, aproveitando as soluções informáticas já existentes e utilizadas no que respeita ao intercâmbio internacional de dados, de modo a minimizar os custos e evitar as duplicações. Na análise da questão, a Comissão deve estudar a forma mais adequada de ligar os sistemas nacionais existentes, com vista ao intercâmbio das informações sobre os dados relativos à inspeção técnica e às leituras dos conta-quilómetros entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, a matrícula e a homologação de veículos, os centros de inspeção, os fabricantes dos equipamentos de inspeção e os fabricantes automóveis.

A Comissão deve igualmente analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da recolha e conservação das informações disponíveis relativas aos principais componentes de segurança dos veículos envolvidos em acidentes graves, bem como a possibilidade de colocar à disposição dos inspetores, do titular do certificado de registo de matrícula e dos investigadores de acidentes, de forma anónima, informações sobre o historial de acidentes e as leituras de conta-quilómetros.

CAPÍTULO VI

ATOS DELEGADOS E ATOS DE EXECUÇÃO

Artigo 17.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 18.º, no que diz respeito a:

- atualizar apenas as designações da categoria do veículo referidas no artigo 2.º, n.º 1, e no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, conforme necessário, em caso de alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação em matéria de homologação referida no artigo 2.º, n.º 1, sem afetar o âmbito de aplicação nem a periodicidade das inspeções,
- atualizar o Anexo I, ponto 3, no que diz respeito aos métodos, caso passem a estar disponíveis métodos de inspeção mais eficientes e eficazes, sem alargar a lista de itens a inspecionar,
- adaptar o Anexo I, ponto 3, na sequência de uma avaliação positiva dos custos e benefícios no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências em caso de alteração dos requisitos obrigatórios relevantes para efeitos de homologação na legislação da União em matéria de segurança ou de ambiente.

Artigo 18.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 17.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 19 de maio de 2014. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 17.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 17.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 19.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité («Comité da Inspeção Técnica Automóvel»). Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 20.º

Relatórios

1. Até 30 de abril de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, em particular no que se refere ao nível de harmonização das inspeções técnicas periódicas, à eficácia das disposições sobre o seu âmbito de aplicação, à frequência das inspeções técnicas, ao reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica em caso de nova matrícula de veículos originários de outro Estado-Membro e aos resultados da análise relativa à viabilidade da introdução de uma plataforma eletrónica de informações sobre os veículos, a que se refere o artigo 16.º. O relatório deve também analisar a necessidade de atualizar os anexos, em particular à luz dos progressos técnicos e da prática. O relatório é apresentado após consulta ao comité referido no artigo 19.º. O relatório é acompanhado de propostas legislativas, se adequado.
2. Até 30 de abril de 2019, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório, com base em estudos independentes, sobre a eficácia da inclusão de reboques ligeiros e de veículos de duas e três rodas no âmbito de aplicação da presente diretiva. O relatório avalia a evolução da situação em matéria de segurança rodoviária na União e, para cada subcategoria de veículos da categoria L, compara os resultados das medidas nacionais de segurança rodoviária, tendo em conta a distância média percorrida por esses veículos. Em particular, a Comissão avalia se as normas e os custos das inspeções periódicas de cada categoria de veículos são proporcionais aos objetivos fixados em matéria de segurança rodoviária. O relatório é acompanhado de uma avaliação de impacto pormenorizada que analisa os custos e os benefícios em toda a União, incluindo as especificidades dos Estados-Membros. O relatório é disponibilizado pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa, se for o caso, para incluir novas categorias no âmbito de aplicação da presente diretiva.

Artigo 21.º

Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto na presente diretiva e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

Artigo 22.º

Disposições transitórias

1. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização, por um prazo máximo de cinco anos após 20 de maio de 2018, das instalações e do equipamento de inspeção a que se refere o artigo 11.º que não cumpram os requisitos mínimos estabelecidos no anexo III para efetuar inspeções técnicas.

2. Os Estados-Membros devem aplicar os requisitos estabelecidos no anexo V, o mais tardar, a contar de 1 de janeiro de 2023.

Artigo 23.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 20 de maio de 2017, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2018.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 24.º

Revogação

A Diretiva 2009/40/CE é revogada com efeitos a partir de 20 de maio de 2018.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 26.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS AO OBJETO E AOS MÉTODOS RECOMENDADOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

1. GENERALIDADES

O presente anexo indica os sistemas e componentes dos veículos a inspecionar e especifica o método de inspeção e os critérios recomendados para determinar se o estado do veículo é aceitável.

As inspeções técnicas devem incidir, pelo menos, nos itens enumerados no ponto 3, desde que estes digam respeito ao equipamento do veículo inspecionado no Estado-Membro em causa. As inspeções podem também incluir uma verificação para apurar se as peças e os componentes relevantes desse veículo correspondem às características de segurança e ambientais exigidas e em vigor aquando da homologação ou, se aplicável, aquando da retromontagem.

Caso, devido à conceção do veículo, não seja possível aplicar os métodos de inspeção técnica previstos no presente anexo, a inspeção deve ser efetuada de acordo com os métodos de inspeção recomendados aceites pelas autoridades competentes. A autoridade competente deve assegurar-se da manutenção das normas de segurança e ambientais.

A inspeção de todos os itens enumerados adiante deve ser considerada obrigatória no contexto da inspeção técnica periódica dos veículos, exceto os marcados com um «X», que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas que não são considerados essenciais no contexto de numa inspeção técnica.

As «razões de reprovação» não se aplicam caso digam respeito a requisitos não previstos na legislação de homologação aplicável aquando da primeira matrícula ou da primeira entrada em circulação dos veículos em causa. Também não se aplicam a requisitos de retromontagem.

Se o método indicado de inspeção for «visual», além de observar os itens em causa, o inspetor deve, se adequado, manuseá-los, avaliar o ruído que produzem ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado, sem recorrer à utilização de equipamentos.

2. ÂMBITO DA INSPEÇÃO

A inspeção deve incidir, pelo menos, nos seguintes pontos:

- 0) Identificação do veículo;
- 1) Equipamento de travagem;
- 2) Direção;
- 3) Visibilidade;
- 4) Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico;
- 5) Eixos, rodas, pneus e suspensão;
- 6) Quadro e acessórios do quadro;
- 7) Outros equipamentos;
- 8) Emissões;
- 9) Inspeções complementares aos veículos de transporte de passageiros das categorias M₂ e M₃.

3. OBJETO E MÉTODOS DE INSPEÇÃO, AVALIAÇÃO DAS DEFICIÊNCIAS DOS VEÍCULOS

As inspeções devem incidir, pelo menos, nos itens enumerados e ser efetuadas de acordo com as normas mínimas e os métodos recomendados indicados no quadro seguinte.

Para cada sistema e componente dos veículos sujeitos a inspeção, a avaliação das deficiências deve ser efetuada de acordo com os critérios estabelecidos nesse quadro, caso a caso.

As deficiências que não constam do presente anexo devem ser avaliadas de acordo com os riscos que representam para a segurança rodoviária.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO					
0.1. Placas de matrícula (se os requisitos o exigirem ¹)	Inspeção visual	a) Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s) em risco de cair		X	
		b) Inscrição inexistente ou ilegível		X	
		c) Não conforme com os documentos ou registos do veículo		X	
0.2. Número do quadro/de série de identificação do veículo	Inspeção visual	a) Inexistente ou não localizável		X	
		b) Incompleta, ilegível, obviamente falsificada ou que não corresponde aos documentos do veículo.		X	
		c) Documentos do veículo ilegíveis ou com imprecisões materiais.	X		
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM					
1.1. Estado mecânico e funcionamento					
1.1.1. Sistema de articulação do pedal/do manípulo dos travões de serviço	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Articulação demasiado apertada		X	
		b) Desgaste ou folga excessivos		X	
1.1.2. Estado do pedal/do manípulo e curso do dispositivo de acionamento do travão	Inspeção visual dos componentes enquanto se acionam Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente		X	
		b) O comando do travão não se liberta corretamente Se o funcionamento estiver afetado	X		X
		c) Elemento antiderrapante do pedal do travão inexistente, mal fixado ou gasto		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão de ar atingir valores de funcionamento seguros e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para assegurar, pelo menos, quatro aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro) Pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro)		X	X
		b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir valores de funcionamento seguros demasiado longos de acordo com os requisitos ¹		X	
		c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativa		X	
		d) Fuga de ar causadora de queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis		X	
		e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem Travagem de emergência ineficaz		X	X
1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa	Verificação do funcionamento	Manómetro ou indicador a funcionar mal ou defeituoso Pressão baixa indetetável	X	X	
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspeção visual dos componentes o acionar o sistema de travagem	a) Comando fissurado, danificado ou com desgaste excessivo		X	
		b) Comando mal fixado na válvula ou válvula mal fixada		X	
		c) Ligações mal fixadas ou fugas no sistema		X	
		d) Funcionamento insatisfatório		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.6. Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	a) Cremalheira não prende corretamente		X	
		b) Desgaste no veio da alavanca ou no mecanismo da cremalheira Desgaste excessivo	X	X	
		c) Movimento excessivo da alavanca, indicativo de afinação incorreta		X	
		d) Acionador inexistente, danificado ou inoperacional		X	
		e) Mau funcionamento, avisador indica avaria		X	
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		b) Perda excessiva de óleo do compressor	X		
		c) Válvula mal fixada ou mal montada		X	
		d) Perda ou fuga de óleo Se o funcionamento estiver afetado		X	X
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosos Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou mal montada Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		c) Fugas excessivas Se o funcionamento estiver afetado		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		d) Funcionamento incorreto Funcionamento dos travões afetado		X	X
1.1.9. Depósito de pressão, acumulador de energia	Inspeção visual	a) Depósito ligeiramente danificado ou ligeiramente corroído. Depósito fortemente danificado. Corroído ou com fugas.	X	X	
		b) Funcionamento do dispositivo de purga afetado Dispositivo de purga inoperacional	X	X	
		c) Depósito mal fixado ou incorretamente montado		X	
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz Se não funcionar		X	X
		b) Cilindro principal defeituoso, mas travões ainda a funcionar Cilindro principal defeituoso ou com fugas		X	X
		c) Cilindro principal mal fixado, mas travões ainda a funcionar Cilindro principal mal fixado		X	X
		d) Óleo dos travões insuficiente abaixo da marca MIN Óleo dos travões significativamente abaixo da marca MIN Nenhum óleo dos travões visível	X	X	X
		e) Tampão do depósito do cilindro principal inexistente	X		
		f) Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa	X		
		g) Mau funcionamento do dispositivo avisador do nível do óleo dos travões	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		b) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas Funcionamento dos travões afetado por bloqueio ou fuga iminente		X	X
		d) Tubagens mal colocadas Risco de danos	X	X	
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas Tubagens danificadas ou esfoladas	X	X	
		c) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		d) Dilatação excessiva das tubagens sob pressão Reforço têxtil afetado		X	X
		e) Tubagens com porosidade		X	
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	a) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo atingida) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo não visível)		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Cinta ou calço atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X
		c) Cinta ou calço inexistente ou mal montado			X
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	a) Tambor ou disco com desgaste Tambor ou disco com desgaste excessivo, excessivamente riscado, fendido, mal fixado ou fraturado		X	X
		b) Tambor ou disco atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X
		c) Tambor ou disco inexistente			X
		d) Chapa de apoio mal fixada		X	
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Cabo danificado ou com nós. Eficácia da travagem afetada		X	X
		b) Componentes com corrosão ou desgaste excessivo Eficácia da travagem afetada		X	X
		c) Cabo, tirante ou junta mal fixado		X	
		d) Guia de cabos defeituosa		X	
		e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem		X	
		f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Atuador fissurado ou danificado Eficácia da travagem afetada		X	X
		b) Atuador com fugas Eficácia da travagem afetada		X	X
		c) Atuador mal fixado ou mal montado Eficácia da travagem afetada		X	X
		d) Atuador excessivamente corroído Fissuração provável		X	X
		e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma Eficácia da travagem afetada (inexistência de curso de reserva)		X	X
		f) Tampa de proteção contra o pó danificada Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Articulação defeituosa		X	
		b) Articulação mal afinada		X	
		c) Válvula gripada ou inoperacional (ABS a funcionar) Válvula gripada ou inoperacional		X	X
		d) Válvula inexistente (se exigida)			X
		e) Placa sinalética inexistente	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos ¹	X		
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual	a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta		X	
		b) Ajustador defeituoso		X	
		c) Instalação ou substituição incorreta		X	
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	Inspeção visual	a) Conexões ou montagens mal fixadas Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		b) ou inexistente		X	
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	Travão do reboque não atua automaticamente Sistema claramente defeituoso ao desligar-se a conexão			X
1.1.21. Sistema de travagem completo	Inspeção visual	a) Outros dispositivos do sistema (por exemplo bomba de líquido anticongelante, secador de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de um modo que afeta negativamente o sistema de travagem Eficácia da travagem afetada		X	X
		b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante Funcionalidade do sistema afetado	X	X	
		c) Componentes mal fixados ou mal montados		X	
		d) Alteração inadequada de componentes ³ Eficácia da travagem afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.22. Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	a) Inexistente		X	
		b) Danificadas Inutilizáveis ou com fugas	X	X	
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento	Insuficiente eficiência		X	

1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço

1.2.1. Comportamento funcional	Num ensaio efetuado num frenómetro em condições estáticas ou, caso isso seja impossível, num ensaio realizado em estrada, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas		X	X
		b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais)		X	X
		c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
		d) Tempo de resposta anormal na travagem de qualquer roda		X	
		e) Flutuação excessiva da força de travagem durante a rotação completa da roda		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.2.2. Eficiência	<p>Ensaio com frenómetro ou, se não for possível utilizá-la por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, a fim de determinar a relação de travagem correspondente à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, correspondente à soma das cargas autorizadas por eixo</p> <p>Os veículos ou reboques com massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas têm de ser inspecionados segundo a norma ISO 21069 ou métodos equivalentes.</p> <p>Os ensaios realizados em estrada devem decorrer num piso seco, plano e em linha reta.</p>	<p>Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte ⁽¹⁾:</p> <p>1. Veículos matriculados pela primeira vez após 1/01/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoria M₁: 58 % — Categorias M₂ e M₃: 50 % — Categoria N₁: 50 % — Categorias N₂ e N₃: 50 % — Categorias O₂, O₃ e O₄: <ul style="list-style-type: none"> — semirreboques: 45 % ⁽²⁾ — reboques: 50 % 		X	
		<p>2. Veículos matriculados pela primeira vez antes de 1/01/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorias M₁, M₂ e M₃: 50 % ⁽³⁾ — Categoria N₁: 45 % — Categorias N₂ e N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Categorias O₂, O₃ e O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Outras categorias</p> <p>Categorias L (ambos os travões em conjunto):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoria L1e: 42 % — Categorias L2e e L6e: 40 % — Categoria L3e: 50 % — Categoria L4e: 46 % — Categorias L5e e L7e: 44 % <p>Categorias L (travões das rodas traseiras):</p> <p>25 % da massa total do veículo</p> <p>Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados</p>		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa

1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)

1.3.1. Comportamento funcional	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.1.	a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas		X	X
		b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado noutra roda do mesmo eixo. Nno caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais.		X	X
		c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
1.3.2. Eficiência	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	Esforço de travagem inferior a 50 % ⁽⁶⁾ do comportamento funcional dos travões de serviço definido no ponto 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada. Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem acima indicados		X	X

1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento

1.4.1. Comportamento funcional	Aplicar o travão durante uma inspeção num frenómetro.	Travão inativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem indicados no ponto 1.4.2., relativamente à massa do veículo durante a inspeção		X	X
--------------------------------	---	--	--	---	---

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.4.2. Eficiência	Ensaio com frenómetro. Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, ou com o veículo num declive de gradiente conhecido	Não se observa, para todos os veículos, uma relação de travagem de, pelo menos, 16 %, relativamente à massa máxima autorizada, ou, para os veículos a motor, uma relação de travagem de, pelo menos, 12 %, relativamente à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor que for mais elevado. Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem acima indicados		X	X
1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	Inspeção visual e, se possível, ensaio de verificação do funcionamento do sistema	a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape)		X	
		b) Sistema não funciona		X	
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	
		c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificadas		X	
		d) Cablagens danificadas		X	
		e) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.7 Sistema de travagem eletrónico (EBS)	inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	
		c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.8. Óleo dos travões	Inspeção visual	Óleo dos travões contaminado ou sedimentado Risco iminente de falha		X	X

2. DIREÇÃO

2.1. Estado mecânico

2.1.1. Estado da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas suspensas ou assentes em placas giratórias, rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do funcionamento da direção	a) Funcionamento irregular da direção		X	
		b) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas Funcionamento afetado		X	X
		c) Desgaste excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		d) Movimento excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		e) Com fugas Formação de pingos	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.1.2. Fixação da caixa da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicada sobre as rodas assentes no chão, rodar o volante ou guiador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro	a) Caixa da direção mal fixada Fixações perigosamente soltas ou movimento visível em relação ao quadro		X	X
		b) Orifícios de fixação ao quadro ovalizados Fixações seriamente afetadas		X	X
		c) Parafusos de fixação inexistentes ou fraturados Fixações seriamente afetadas		X	X
		d) Caixa da direção fraturada Estabilidade ou fixação da caixa afetada		X	X
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção	a) Movimento relativo de componentes que deviam estar fixos Movimento excessivo ou risco de se soltarem		X	X
		b) Desgaste excessivo nas juntas Sério risco de se soltarem		X	X
		c) Componentes fraturados ou deformados Funcionamento afetado.		X	X
		d) Ausência de dispositivos de imobilização		X	
		e) Componentes desalinhados (por exemplo barra transversal ou tirante da direção)		X	
		f) Modificação insegura ³ Funcionamento afetado.		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		g) Guarda pó danificado ou deteriorado Guarda pó inexistente ou muito deteriorado	X	X	
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção	a) Articulação/barra da direção bate numa peça fixa do quadro		X	
		b) Batentes da direção não funcionam ou inexistentes		X	
2.1.5. Direção assistida	Inspeccionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluído hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida funciona.	a) Fuga de óleo ou funções afetadas		X	
		b) Óleo insuficiente (abaixo da marca MIN) Reservatório insuficiente	X	X	
		c) Mecanismo não funciona Direção afetada		X	X
		d) Mecanismo fraturado ou mal fixado Direção afetada		X	X
		e) Componentes desalinhadados ou a bater Direção afetada		X	X
		f) Modificação insegura ³ Direção afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		g) Cabos/tubagens danificados ou excessivamente corroídos Direção afetada		X	X

2.2. Volante, coluna da direção e guiador

2.2.1. Estado do volante/guiador	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	a) Movimento relativo do volante e da coluna da direção, indicativo de má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		b) Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
		c) Fratura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
2.2.2. Coluna/forquilhas e amortecedores da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	a) Movimento excessivo, para cima ou para baixo, do centro do volante		X	
		b) Movimento radial excessivo do topo da coluna da direção, a partir do eixo da coluna		X	
		c) Ligação flexível deteriorada		X	
		d) Má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		e) Modificação insegura ³			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.3. Folgas na direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, e com o peso do veículo assente nas rodas, o motor, se possível, a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante, o máximo possível, no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso, sem mover as rodas. Inspeção visual do movimento livre	Movimento livre da direção excessivo (por exemplo movimento de um ponto do aro superior a um quinto do diâmetro do volante ou não conforme com os requisitos ¹) Segurança da direção afetada		X	X
2.4. Alinhamento das rodas (X) ²	Inspeccionar o alinhamento das rodas da direção com equipamento adequado.	Alinhamento não conforme com os dados ou requisitos do fabricante do veículo ¹ Condução em linha reta; estabilidade direcional comprometida	X	X	
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual com um detetor de folgas especialmente adaptado	a) Componente ligeiramente danificado Componente fortemente danificado ou fendido		X	X
		b) Folga excessiva Condução em linha reta; estabilidade direcional comprometida		X	X
		c) Acessório defeituoso Acessório seriamente afetado		X	X
2.6. Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Falha do sistema assinalada pelo indicador luminoso de avaria da EPS		X	
		b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas Direção afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Assistência à direção não funciona		X	
		d) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
3. VISIBILIDADE					
3.1. Campo de visão	Inspeção visual a partir do banco do condutor	Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afeta objetivamente a visão frontal ou lateral deste (fora da zona de varrimento dos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
				X	
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona de varrimentos dos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
				X	
		b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ¹ , (fora da zona limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
				X	
		c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa-para-brisas muito afetada		X	X
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado de acordo com os requisitos ¹ . (Pelo menos duas possibilidades de retrovisão disponíveis) Menos de duas possibilidades de retrovisão disponíveis		X	
				X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Espelho ou dispositivo ligeiramente danificado ou ligeiramente solto Espelho ou dispositivo inoperacional, fortemente danificado, solto ou mal fixado	X	X	
		c) Campo de visão necessário não coberto		X	
3.4. Limpa-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	a) Limpa-para-brisas não funciona, inexistente, ou não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Escova defeituosa Escova de limpa-para-brisas inexistente ou claramente defeituosa	X	X	
3.5. Lava-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento do lava-para-brisas (falta de líquido de lavagem, mas bomba a funcionar; jato de água desalinhado) Lava-para-brisas não funciona	X	X	
3.6 Sistema de desembaciamento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema inoperacional ou claramente defeituoso	X		
4. LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO					
4.1. Faróis					
4.1.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz/fonte luminosa defeituosa ou inexistente (lâmpadas/ fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 não funcionam) Luzes/fontes luminosas únicas; no caso dos LED visibilidade seriamente afetada	X	X	
		b) Sistema de projeção ligeiramente defeituoso (refletor e lente) Sistema de projeção muito defeituoso ou inexistente (refletor e lente)	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Luz mal fixada		X	
4.1.2. Alinhamento	Determinar a inclinação horizontal de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas, utilizando um dispositivo de regulação de faróis ou o interface eletrónico do veículo (OBD).	a) Inclinação do farol fora dos limites estabelecidos nos requisitos ¹		X	
		b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ (número de faróis acesos ao mesmo tempo) Excedido o valor máximo de intensidade luminosa para a frente	X		X
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida		X	
		c) Fonte luminosa e farol incompatíveis		X	
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatórios)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível, ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Dispositivo não funciona		X	
		b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor		X	
		c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	Dispositivo não funciona No caso de faróis de descarga de gás	X	X	
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas					
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa		X	
		b) Lentes defeituosas		X	
		c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.2.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ . Possibilidade de desligar as luzes de presença traseiras e as luzes de presença laterais com os faróis acesos		X	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.2.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ¹ Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
		b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.3. Luzes de travagem					
4.3.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar Todas as fontes luminosas não funcionam	X	X	X
		b) Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes fortemente defeituosas (luz emitida afetada)	X	X	
		c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.3.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Funcionamento retardado Totalmente inoperacionais	X	X	X
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		d) As luzes do travão de emergência não funcionam ou funcionam incorretamente.		X	
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ¹ Luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa

4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo

4.4.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 que não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar	X		X
		b) Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes fortemente defeituosas (luz emitida afetada)	X		X
		c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X		X
4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Totalmente inoperacionais	X		X
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ¹			X
4.4.4. Frequência da intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência da intermitência não conforme com os requisitos ¹ . (desvio da frequência superior a 25 %)	X		

4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras

4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar	X		X
		b) Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes muito defeituosas (luz emitida afetada)	X		X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair ou de provocar encandeamento nos outros veículos	X	X	
4.5.2. Alinhamento (X) ²	Inspeção em funcionamento e utilizando um dispositivo de verificação de faróis	Luz de nevoeiro dianteira fora do alinhamento horizontal quando o feixe luminoso tem uma linha de recorte (linha de recorte muito baixa) Linha de recorte acima das luzes de cruzamento	X	X	
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ Inoperacionais	X	X	
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ¹		X	
4.6. Luzes de marcha atrás					
4.6.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa	X		
		b) Lentes defeituosas	X		
		c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.6.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ¹ .		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ¹ É possível ligar a luz de marcha atrás sem a marcha atrás estar engatada	X	X	
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda					
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada emite feixe luminoso direto ou luz branca para a retaguarda	X		
		b) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas múltiplas) Fonte luminosa defeituosa (Fonte luminosa única)	X	X	
		c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ¹	X		
4.8. Retrorrefletores, marcações (retrorrefletoras) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado Reflexão afetada	X	X	
		b) Refletor mal fixado Em risco de cair	X	X	
4.8.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conforme com os requisitos ¹ Dispositivo inexistente ou cor vermelha refletida para a frente ou cor branca refletida para a retaguarda	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação					
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam Não funcionam para os máximos ou para a luz de nevoeiro traseira	X	X	
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	Não conformes com os requisitos ¹	X		
4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque	Inspeção visual (se possível, examinar a continuidade elétrica da ligação)	a) Componentes fixos mal fixados Tomada solta	X	X	
		b) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos	X	X	
		c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator Luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais		X	X
4.11. Cablagem	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, incluindo, em certos casos, no interior do compartimento do motor (se aplicável)	a) Cablagem mal ou incorretamente fixada Fixações soltas, contacto com arestas vivas, ligações em risco de se desligarem Cablagem em risco de tocar em peças quentes ou em rotação ou no chão, ligações desligadas (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		b) Cablagem ligeiramente deteriorada Cablagem fortemente deteriorada Cablagem extremamente deteriorada (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos Incêndio iminente, formação de faíscas	X	X	X
4.12. Luzes e retrorefletores não obrigatórios(X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	a) Montagem de luzes/retrorefletores não conformes com os requisitos ¹ Luz vermelha emitida/refletida para a frente ou luz branca emitida/refletida para a retaguarda	X	X	
		b) Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos ¹ Número de luzes frontais a funcionar em simultâneo excede a intensidade luminosa permitida; luz vermelha emitida para a frente ou luz branca emitida para a retaguarda	X	X	
		c) Luz/retrorefletor mal fixada(o) Risco muito sério de cair	X	X	
4.13. Bateria(s)	Inspeção visual	a) Mal fixada(s) Mal fixada(s); risco de curto-circuitos	X	X	
		b) Com fugas Perda de substâncias perigosas	X	X	
		c) Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		e) Ventilação (se exigida) inadequada		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO					
5.1. Eixos					
5.1.1. Eixos	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou um mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas em rodas sempre que possível e para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	a) Eixo fraturado ou deformado			X
		b) Má fixação ao veículo Estabilidade comprometida, funcionamento afetado: Movimento extensivo em relação às fixações		X	X
		c) Modificação insegura ³ Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, insuficiente espaço livre em relação a outras partes do veículo ou ao chão		X	X
5.1.2. Mangas de eixo	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou um mecanismo de elevação. É recomendada utilização de detetores de folgas em rodas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento entre o eixo e a manga de eixo.	a) Manga de eixo fraturada			X
		b) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		c) Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		d) Cavilha da manga de eixo mal fixada Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
5.1.3. Rolamentos das rodas	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas. Fazer oscilar a roda ou aplicar-lhe uma força lateral e registar o movimento ascendente da roda em relação à manga de eixo.	a) Folga excessiva num rolamento Estabilidade direcional comprometida; perigo de desmontagem		X	X
		b) Rolamento demasiado apertado ou encravado Perigo de sobreaquecimento; perigo de desmontagem		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5.2. Rodas e pneus					
5.2.1. Cubo da roda	Inspeção visual	a) Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados Fixação inexistente ou mal apertada de tal modo que afeta seriamente a segurança rodoviária		X	X
		b) Cubo gasto ou danificado Cubo gasto ou danificado de um modo que afeta a segurança da fixação das rodas		X	X
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a) Fraturas ou defeitos de soldadura			X
		b) Anéis de retenção dos pneus mal montados Risco de saírem		X	X
		c) Roda fortemente deformada ou gasta Segurança da fixação no cubo afetada; segurança da fixação do pneu afetada		X	X
		d) Dimensões, compatibilidade ou tipo de roda não conformes com os requisitos ¹ e que afetam a segurança rodoviária		X	
5.2.3. Pneus	Inspeção visual de todo o pneu, fazendo girar a roda numa posição suspensa, com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, ou fazendo avançar e recuar o veículo sobre uma fossa	a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneus não conformes com os requisitos ¹ e que afetam a segurança rodoviária Capacidade de carga ou categoria de velocidade insuficiente para a utilização efetiva; o pneu toca partes fixas do veículo, comprometendo a segurança da condução		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Pneus de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo		X	
		d) Pneu com grandes danos ou cortes Telas visíveis ou danificadas		X	X
		e) Os indicadores de desgaste do pneu ficam expostos Profundidade do piso dos pneus não conforme com os requisitos ¹		X	X
		f) Fricção entre pneus e outros componentes (palas anti projeção) Fricção entre pneus e outros componentes (sem comprometer a segurança da condução)	X	X	
		g) Pneus com reabertura de piso, não conformes com os requisitos ¹			
		h) Sistema de monitorização da pressão dos pneus a funcionar mal ou pneu obviamente pouco cheio Claramente inoperacional			

5.3. Sistema de suspensão

5.3.1. Molas e estabilizador	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas em rodas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	a) Molas mal fixadas no quadro ou no eixo Movimento relativo visível; fixações demasiado soltas		X	X
		b) Componente de mola danificado ou fraturado Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Mola inexistente Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X
		d) Modificação insegura ³ Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema de molas inoperacional		X	X
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento específico, se disponível	a) Amortecedores mal fixados no quadro ou no eixo Amortecedores soltos	X	X	
		b) Amortecedor danificado, mostrando sinais de grande fuga de óleo ou de mau funcionamento		X	
5.3.2.1. Ensaio de eficiência do amortecimento (X) ²	Utilizar equipamento específico e comparar os resultados obtidos entre os lados esquerdo e direito	a) Diferença significativa entre os lados esquerdo e direito		X	
		b) Eficiência de amortecimento inferior aos valores mínimos indicados		X	
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	a) Componentes mal fixados no quadro ou no eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		b) Componentes danificados ou excessivamente corroídos Estabilidade do componente afetada ou componente fraturado		X	X
		c) Modificação insegura ³ Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema inoperacional		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5.3.4. Articulações da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	a) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		b) Guarda-pó muito deteriorado Guarda-pó inexistente ou fraturado	X	X	
5.3.5. Suspensão pneumática	Inspeção visual	a) Sistema inoperacional			X
		b) Componentes danificados, modificados ou deteriorados de um modo que afeta negativamente o funcionamento do sistema Funcionamento do sistema seriamente afetado		X	X
		c) Fuga audível no sistema		X	

6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO

6.1. Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro

6.1.1. Estado geral	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a) Ligeira fratura ou deformação de uma longarina ou travessa Grande fratura ou deformação de uma longarina ou travessa		X	X
		b) Chapas de reforço ou fixações soltas Maioria das fixações soltas; Peças pouco resistentes		X	X
		c) Corrosão excessiva que afeta a rigidez da montagem Peças pouco resistentes		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a) Sistema de escape mal fixado ou com fugas		X	
		b) Entrada de gases de escape na cabina ou no habitáculo Perigo para a saúde de passageiros		X	X
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o seu aquecimento)	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL.	a) Depósito ou tubagens mal fixados gerador de risco de incêndio			X
		b) Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz Risco de incêndio; perda excessiva de matérias perigosas		X	X
		c) Tubagens friccionadas Tubagens danificadas	X	X	
		d) Mau funcionamento da válvula de corte de combustível (se exigida)		X	
		e) Risco de incêndio devido a: — fuga de combustível — depósito de combustível ou escape mal protegido — estado do compartimento do motor			X
		f) Sistema de GPL/GNC/GNL ou de hidrogénio não conforme com os requisitos, componentes do sistema defeituosas ¹ .			X
6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda antiencastamento	Inspeção visual	a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões mediante contacto Risco de queda de peças; funcionalidade fortemente afetada		X	X
		b) Dispositivo claramente não conforme com os requisitos ¹ .		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.5. Suporte de roda de reserva (se montado)	Inspeção visual	a) Suporte em mau estado	X		
		b) Suporte fraturado ou mal fixado		X	
		c) Roda de reserva mal fixada no suporte Risco muito sério de cair		X	X
6.1.6. Engate mecânico e dispositivo de reboque	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção aos dispositivos de segurança montados, e/ou utilização de instrumentos de medição	a) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se não estiverem a ser utilizados) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se estiverem a ser utilizados)		X	X
		b) Componentes com desgaste excessivo Desgaste abaixo do limite		X	X
		c) Má fixação Partes soltas com risco muito sério de caírem		X	X
		d) Dispositivo de segurança inexistente ou com funcionamento incorreto		X	
		e) Indicadores de engate não funcionam		X	
		f) Obstrução da placa de matrícula ou de alguma luz (quando não estão a ser utilizados) Obstrução completa da placa de matrícula (quando não está a ser utilizada)	X	X	
		g) Modificação insegura ³ (componentes secundárias) Modificação insegura ³ (componentes principais)		X	X
		h) Mecanismo de engate pouco resistente		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		d) Juntas flexíveis deterioradas Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		e) Veio danificado ou deformado		X	
		f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		g) Guarda-pó muito deteriorada Guarda-pó inexistente ou fraturada	X	X	
		h) Modificação não regulamentar do conjunto propulsor		X	
6.1.8. Apoios do motor	Inspeção visual, não necessariamente sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Apoios deteriorados, clara e gravemente danificados Apoios mal fixados ou fraturados		X	X
6.1.9. Desempenho do motor (X) ²	Inspeção visual e/ou utilizando o interface eletrónico (OBD)	a) Modificação da unidade de controlo que afeta a segurança e/ou o ambiente		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Modificação do motor que afeta a segurança e/ou o ambiente			X
6.2. Cabina e carroçaria					
6.2.1. Estado	Inspeção visual	a) Painel ou peça mal fixado ou danificado, passível de causar lesões Em risco de cair		X	X
		b) Pilar da carroçaria mal fixado Estabilidade comprometida		X	X
		c) Entrada de gases do motor ou de escape Perigo para a saúde de passageiros		X	X
		d) Modificação insegura ³ Espaço livre insuficiente entre peças em rotação ou móveis e a estrada		X	X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a) Carroçaria ou cabina mal fixada Estabilidade afetada		X	X
		b) Carroçaria/cabina claramente desenquadrada do quadro		X	
		c) Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas e em caso de simetria Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes Estabilidade comprometida		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.3. Portas e fechos	Inspeção visual	a) Porta com abertura/fecho incorretos		X	
		b) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas deslizantes) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas com eixo de rotação)		X	X
		c) Portas, dobradiças, fechos ou pilares deteriorados Portas, dobradiças, fechos ou pilares inexistentes ou mal fixados	X	X	
6.2.4. Piso	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Piso mal fixado ou muito deteriorado Estabilidade insuficiente		X	X
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual	a) Banco com estrutura defeituosa Banco mal fixado		X	X
		b) Mecanismo de regulação não funciona corretamente Banco móvel ou encosto do banco não fixável		X	X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	a) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes secundários) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes principais)	X	X	
		b) Bancos não montados em conformidade com os requisitos ¹ Excedido o número de bancos permitido; posicionamento não conforme com a homologação	X	X	
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo Segurança de funcionamento afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	a) Degrau ou estribo mal fixado Estabilidade insuficiente	X	X	
		b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões aos utilizadores		X	
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	Inspeção visual	a) Má fixação de outros acessórios ou equipamentos		X	
		b) Outros acessórios ou equipamentos não conformes com os requisitos ¹ Risco de peças montadas causarem lesões; segurança de funcionamento afetada	X	X	
		c) Equipamento hidráulico com fugas Perda importante de matérias perigosas	X	X	
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	a) Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos Risco de lesões; Em risco de cair	X	X	
		b) Espaço livre insuficiente em relação à roda (dispositivos antiprojeção) Espaço livre insuficiente em relação à roda (guarda-lamas)	X	X	
		c) Não conforme com os requisitos ¹ Cobertura insuficiente da largura do pneu	X	X	
6.2.11 Descanso	Inspeção visual	a) Inexistente, mal fixado ou muito corroído		X	
		b) Não conforme com os requisitos ¹		X	
		c) Risco de se soltar com o veículo em movimento			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.12 Punhos e apoios dos pés	Inspeção visual	a) Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos		X	
		b) Não conformes com os requisitos ¹		X	
7. OUTROS EQUIPAMENTOS					
7.1. Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção					
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual	a) Pontos de fixação muito deteriorados Estabilidade afetada		X	X
		b) Fixação solta		X	
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual e em funcionamento	a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado		X	
		b) Cinto de segurança danificado Cortes ou sinais de estiramento	X	X	
		c) Cinto de segurança não conforme com os requisitos ¹ .		X	
		d) Fecho de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
		e) Retrator de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
7.1.3. Limitador de carga dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Limitador de carga claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Pretensor claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.1.5. Airbags	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Airbags claramente inexistentes ou inadequados para o veículo		X	
		b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		c) Airbag claramente inoperacional		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica falha do sistema		X	
		b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.2. Extintor (X) ²	Inspeção visual	a) Inexistente		X	
		b) Não conformes com os requisitos ¹ Se exigido (táxis, autocarros, etc.)	X	X	
7.3. Bloqueios e dispositivos antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Dispositivo que impede a condução do veículo sem funcionar	X		
		b) Com funcionamento defeituoso Trancamento ou bloqueio acidental		X	X
7.4. Triângulo de pré-sinalização (se exigido) (X) ²	Inspeção visual	a) Inexistente ou incompleto	X		
		b) Não conforme com os requisitos ²	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigida) (X) ²	Inspeção visual	Inexistente, incompleta ou não conforme com os requisitos ¹ .	X		
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos) (X) ¹	Inspeção visual	Inexistentes ou em mau estado, estabilidade ou dimensão insuficiente		X	
7.7. Avisador sonoro	Inspeção visual e em funcionamento	a) A funcionar mal Totalmente inoperacional	X	X	
		b) Comando mal fixado	X		
		c) Não conforme com os requisitos ¹ Som emitido suscetível de ser confundido com sirenes das autoridades	X	X	
7.8. Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada, ou com meios eletrónicos	a) Não montado de acordo com os requisitos ¹ Inexistente (se exigido)	X	X	
		b) Funcionamento deficiente Totalmente inoperacional	X	X	
		c) Iluminação insuficiente Sem nenhuma iluminação	X	X	
7.9 Tacógrafo (se montado/exigido)	Inspeção visual	a) Não montado de acordo com os requisitos ¹		X	
		b) Inoperacional		X	
		c) Selos defeituosos ou inexistentes		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		d) Placa de verificação inexistente, ilegível ou desatualizada		X	
		e) Interferência ou manipulação clara		X	
		f) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de verificação		X	
7.10. Dispositivo de limitação de velocidade (se instalado/exigido)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível	a) Não instalado de acordo com os requisitos ¹		X	
		b) Claramente inoperacional		X	
		c) Velocidade programada incorreta (se verificada)		X	
		d) Selos defeituosos ou inexistentes		X	
		e) Placa inexistente ou ilegível		X	
		f) Dimensões dos pneus incompatíveis com os parâmetros de verificação		X	
7.11 Conta-quilómetros, se disponível (X) ²	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Claramente manipulado (fraude) para reduzir ou falsear o registo da distância percorrida		X	
		b) Claramente inoperacional		X	
7.12 Controlo eletrónico de estabilidade (ESC), se instalado/exigida	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados		X	
		b) Cablagens danificadas		X	
		c) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		d) Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto		X	
		e) Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica falha		X	
		f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

8. EMISSÕES

8.1. Ruído

8.1.1. Sistema de supressão de ruído	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que pode ser medido o ruído com o veículo imobilizado utilizando um equipamento de medição do nível sonoro)	a) Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ¹		X	
		b) Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, danificado, mal montado, inexistente ou claramente modificado de um modo que afeta negativamente os níveis de ruído Risco muito sério de cair		X	X

8.2. Emissões de escape

8.2.1. Emissões de motores de ignição comandada

8.2.1.1 Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente, modificado ou claramente defeituoso		X	
		b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
8.2.1.2. Emissões de gases	<p>— Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e Euro V (7): Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos¹ ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape, para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência e a legislação aplicável à homologação do veículo, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos</p> <p>— Para os veículos da classe de emissão Euro 6 e Euro VI (8): Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos¹ ou leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos¹ Medições não aplicáveis a motores a dois tempos</p>	a) As emissões de gases excedem os níveis especificados pelo fabricante		X	
		b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a: i) veículos não equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, — 4,5 %, ou — 3,5 % de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ¹ ii) veículos equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, — com o motor em marcha lenta: 0,5 % — com o motor acelerado: 0,3 % ou — com o motor em marcha lenta: 0,3 % (?) — com o motor acelerado: 0,2 % de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ¹		X	
		c) Valor de lambda fora do intervalo $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante		X	
		d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
8.2.2. Emissões de motores de ignição por compressão					
8.2.2.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso		X	
		b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
8.2.2.2. Opacidade Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito.	<p>— Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e EURO V (?): Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.</p> <p>— Para os veículos da classe de emissão EURO 6/VI ⁽¹⁰⁾: Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos¹</p> <p>Precondicionamento do veículo:</p> <p>1. Os veículos podem ser ensaiados sem acondicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p>	a) No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos, a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>2. Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>i) O motor deve estar bem quente; por exemplo, a temperatura do óleo do motor, medida com uma sonda introduzida no tubo da vareta de medição do nível de óleo, deve ser de, pelo menos, 80 °C – ou a temperatura normal de funcionamento, caso esta seja inferior – ou a temperatura do bloco do motor, medida pelo nível da radiação infravermelha, deve ser, pelo menos, uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição for impraticável, a verificação da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser efetuada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.</p> <p>ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.</p>				
		<p>b) Se esta informação não estiver disponível ou os requisitos¹ não permitirem a utilização de valores de referência, aplica-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — para motores com aspiração normal: 2,5 m⁻¹, — para motores sobrealimentados: 3,0 m⁻¹, ou — para os veículos identificados nos requisitos¹ ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos¹: 1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾ ou 0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾ 		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>Método de ensaio:</p> <ol style="list-style-type: none"> O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de grande capacidade, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de 1 segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte – ou, no caso dos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se este dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte – antes de se libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, monitorizando o regime do motor ou deixando decorrer um período suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador – o qual, no caso dos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃, deve ser de, pelo menos, dois segundos. Um veículo só pode ser reprovado se a média aritmética de, pelo menos, os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efetuado ignorando as medições que se afastem significativamente da média medida; pode também utilizar-se o resultado de qualquer outro cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de ensaio. 				

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	5. Para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem reprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga. Ainda para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem aprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga.				
8.3. Supressão de interferências eletromagnéticas					
Interferências radioelétricas (X) ²		Incumprimento de qualquer requisito ¹	X		
8.4. Outros itens relativos ao ambiente					
8.4.1. Fugas de fluidos		Fuga de fluido excessiva, que não seja água, passível de prejudicar o ambiente ou de representar um risco de segurança para os outros utentes da via pública Formação contínua de pingos, o que constitui um risco muito sério		X	X
9. INSPEÇÕES COMPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M ₂ E M ₃					
9.1. Portas					
9.1.1. Portas de entrada e de saída	Inspeção visual e em funcionamento	a) Mau funcionamento		X	
		b) Deterioração Risco de provocar lesões	X		X
		c) Comando de emergência defeituoso		X	
		d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	
		e) Não conforme com os requisitos ¹ Portas com abertura insuficiente	X		X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Mau funcionamento		X	
		b) Sinalização das saídas de emergência ilegível Sinalização das saídas de emergência inexistente	X	X	
		c) Martelo para partir os vidros inexistente	X		
		d) Não conformes com os requisitos ¹ Largura insuficiente ou acesso bloqueado	X	X	
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funciona corretamente Afeta a utilização do veículo em condições de segurança	X	X	
		b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X
		c) Degelo (se obrigatório) deficiente		X	
9.3. Sistema de ventilação e de aquecimento (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	a) Mau funcionamento Perigo para a saúde dos passageiros	X	X	
		b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X
9.4. Bancos					
9.4.1 Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes)	Inspeção visual	Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático Bloqueio de uma saída de emergência	X	X	
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção ou cortina anti-encandeamento) defeituosos Campo de visão diminuído	X	X	
		b) Proteção do condutor mal fixada ou não conforme com os requisitos ¹ Risco de lesões	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso ou não conforme com os requisitos ¹ Totalmente inoperacional	X	X	
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspeção visual	a) Piso mal fixado Estabilidade afetada		X	X
		b) Corrimãos ou pegas defeituosos Mal fixados ou inutilizáveis	X	X	
		c) Não conformes com os requisitos ¹ Largura ou espaço insuficiente	X	X	
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Deteriorado Danificado Estabilidade afetada	X	X	X
		b) Degraus retráteis não funcionam corretamente		X	
		c) Não conformes com os requisitos ¹ Largura insuficiente ou altura excessiva	X	X	
9.8. Sistema de comunicação de passageiros (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso Totalmente inoperacional	X	X	
9.9. Avisos (X) ²	Inspeção visual	a) Avisos inexistentes, incorretos ou ilegíveis	X		
		b) Não conformes com os requisitos ¹ Informações falsas	X	X	
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ²					
9.10.1. Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos ¹ aplicáveis a este tipo de transporte		X	
9.10.2 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ¹	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida (X) ²					
9.11.1. Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e funcionamento	a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		b) Deteriorado Estabilidade afetada; risco de provocar lesões	X	X	
		c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s) Totalmente inoperacionais	X	X	
		e) Não conformes com os requisitos ¹		X	
9.11.2 Sistema de retenção de cadeira de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável	a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		b) Deteriorado Estabilidade afetada; Risco de provocar lesões	X	X	
		c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		d) Não conformes com os requisitos ¹		X	
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ¹		X	
9.12. Outros equipamentos especiais (X) ²					
9.12.1. Instalações para preparação de alimentos	Inspeção visual	a) Instalações não conformes com os requisitos ¹		X	
		b) Instalação de tal forma danificada que é perigoso o seu uso		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.12.2. Instalações sanitárias	Inspeção visual	Instalações não conformes com os requisitos ¹ Risco de provocar lesões	X	X	
9.12.3. Outros dispositivos (por exemplo sistemas audiovisuais)	Inspeção visual	Não conformes com os requisitos ¹ Comprometida a utilização do veículo em condições de segurança	X	X	

(¹) As categorias de veículos não abrangidas pela presente diretiva estão incluídas a título de orientação.

(²) Semirreboques homologados antes de 1 de janeiro de 2012: 43 %.

(³) Veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991: 48 %.

(⁴) Veículos matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a data que for mais recente: 45 %.

(⁵) Reboques e semirreboques matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a que data que for mais recente: 43 %.

(⁶) Por exemplo: 2,5 m/s² para veículos das categorias N₁, N₂ e N₃ matriculados pela primeira vez depois de 1.1.2012.

(⁷) Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 1 (Euro 5), a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

(⁸) Veículos homologados de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 2, (Euro 6) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Anexo I, Quadro 1 (Euro 5) do Regulamento (CE) n.º 715/2007, a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

(¹⁰) Veículos homologados de acordo com o Anexo I, Quadro 2, (Euro 6) do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

(¹¹) Veículos homologados de acordo com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha B, da Diretiva 70/220/CEE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 98/69/CE ou posteriormente, ou no anexo I, ponto 6.2.1, linha B1, B2 ou C, da Diretiva 88/77/CEE ou veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2008.

(¹²) Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Quadro 2, Anexo I (Euro 6). Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

NOTAS:

¹ Os «requisitos» são estabelecidos por homologação na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e pelas obrigações de retromontagem ou pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.

² «(X)» identifica os itens que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas não são considerados essenciais numa inspeção técnica.

³ Entende-se por «modificação insegura» uma modificação que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem efeitos negativos desproporcionados no ambiente.

ANEXO II

ELEMENTOS MÍNIMOS DOS CERTIFICADOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Elementos mínimos a constar dos certificados de inspeção técnica emitidos após as inspeções, precedidos pelos correspondentes códigos harmonizados da União:

- 1) Número de identificação do veículo (VIN ou número do quadro).
 - 2) Número de matrícula do veículo e símbolo de país no qual o veículo está matriculado.
 - 3) Local e data da inspeção.
 - 4) Leitura do conta-quilómetros no momento da inspeção (se disponível).
 - 5) Categoria do veículo (se disponível).
 - 6) Deficiências detetadas e nível de gravidade.
 - 7) Resultado da inspeção técnica
 - 8) Data da próxima inspeção técnica ou termo de validade do certificado atual (caso esta informação não seja fornecida por outros meios).
 - 9) Nome da entidade ou centro de inspeção e assinatura ou identificação do inspetor responsável pela inspeção.
 - 10) Outra informação
-

ANEXO III

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS ÀS INSTALAÇÕES E AOS EQUIPAMENTOS PARA REALIZAÇÃO DA INSPEÇÃO TÉCNICA

I. Instalações e equipamento

As inspeções técnicas realizadas de acordo com os métodos recomendados e especificados no anexo I devem ser efetuadas em instalações e com equipamentos apropriados. Tal poderá incluir, se aplicável, a utilização de unidades de inspeção móveis. O equipamento necessário depende das categorias de veículos inspecionados, conforme descrito no Quadro I. As instalações e o equipamento devem satisfazer os seguintes requisitos mínimos:

- 1) As instalações com espaço adequado para a inspeção de veículos e que satisfaçam os requisitos de saúde e de segurança aplicáveis;
- 2) Linha(s) de inspeção com dimensões suficientes para cada ensaio, com uma fossa ou um elevador, e para veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, com um mecanismo que permita elevar os veículos num dos eixos, bem como de iluminação adequada e de equipamento de ventilação, se necessário;
- 3) Para a inspeção de qualquer veículo, frenómetro de rolos com capacidade de medição, visualização e registo das forças de travagem, e a pressão de ar no sistema de travagem (no caso dos sistemas pneumáticos), nos termos do anexo A da norma ISO 21069-1, relativa aos requisitos técnicos dos frenómetros ou de outras normas equivalentes;
- 4) Para a inspeção de veículos com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas, frenómetro de rolos de acordo com o referido no ponto 3 que poderá não incluir a possibilidade de registo e visualização das forças de travagem, da força exercida no pedal e a pressão de ar no sistema de travagem (no caso dos sistemas pneumáticos);

ou

Frenómetro de placas equivalente ao frenómetro de rolos referido no ponto 3, que poderá não incluir a possibilidade de registar e mostrar as forças de travagem e a força exercida no pedal nem de mostrar a pressão de ar no sistema de travagem (no caso dos sistemas pneumáticos);

- 5) Desacelerógrafo com registador – enquanto instrumento de medição não contínua deve registar/armazenar pelo menos dez leituras por segundo;
- 6) Meios adequados para inspecionar sistemas de travagem pneumáticos como manómetros, conectores e tubagens;
- 7) Dispositivo de medição da carga por roda/eixo para determinar as cargas por eixo (e, facultativamente, meios para medir a carga em cada uma das duas rodas, como básculas para rodas e básculas para eixos);
- 8) Dispositivo para ensaiar a suspensão das rodas/eixos (detetor de folgas) sem levantar o eixo, com as seguintes características:
 - a) Equipado com, pelo menos, duas placas acionadas eletricamente, que podem ser movimentadas em sentidos opostos, nas direções longitudinal e transversal;
 - b) O operador pode comandar o movimento das placas do local onde realiza a inspeção;
 - c) Para veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, as placas satisfazem os seguintes requisitos técnicos:
 - movimento longitudinal e transversal mínimo: 95 mm,
 - velocidade de movimento longitudinal e transversal: entre 5 cm/s e 15 cm/s.

- 9) Sonómetro de classe II, se o nível sonoro for medido;
- 10) Analisador de quatro gases conforme com a Diretiva 2004/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾;
- 11) Opacímetro com exatidão suficiente;
- 12) Regloscópio que permita inspecionar a regulação dos faróis de acordo com as disposições relativas à regulação de faróis de veículos a motor (Diretiva 76/756/CEE); a fronteira luz/sombra deve ser facilmente identificável à luz do dia (sem luz solar direta);
- 13) Dispositivo para medir a profundidade do piso dos pneus;
- 14) Um dispositivo de ligação ao interface eletrónico do veículo, como um instrumento de diagnóstico OBD;
- 15) Dispositivo para detetar fugas de GPL/CNG/GNL se esses veículos forem inspecionados.

Os dispositivos acima referidos podem ser combinados num só dispositivo composto, desde que tal não interfira com a exatidão de cada dispositivo.

II. Calibração do equipamento de medição

Período máximo entre duas calibrações sucessivas, salvo especificação em contrário na legislação da União aplicável:

- i) Pesagens e medições de pressão ou de nível sonoro: 24 meses;
- ii) Medição de forças: 24 meses;
- iii) Medição de emissões gasosas: 12 meses.

⁽¹⁾ Diretiva 2004/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 31 de março de 2004 relativa aos instrumentos de medição (JO L 135 de 30.4.2004, p. 1).

Quadro I⁽¹⁾

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas																		
Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos na secção 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motociclos			1															
		L1e	G	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	G	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Veículos de transporte de pessoas																		

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas

Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos na secção 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Até 3 500 kg, inclusive	M ₁ , M ₂	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3 500 kg, inclusive	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Veículos de transporte de mercadorias																		
	Até 3 500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3 500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Veículos especiais derivados de veículos da categoria N, T5																		
	Até 3 500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3 500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas																		
Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos na secção 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Reboques	Até 750 kg, inclusive	O ₁		x													x	
	750 kg e ≤ 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) As categorias de veículos não abrangidas pela presente diretiva estão incluídas a título de orientação.

¹ G: motor a gasolina (ignição comandada); D: motor diesel (ignição por compressão).

ANEXO IV

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS À COMPETÊNCIA, FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS INSPETORES

1. Competência

Antes de aprovarem candidatos a lugares de inspetor para a realização de inspeções técnicas periódicas, os Estados-Membros ou autoridades competentes devem verificar se os candidatos:

a) Possuem habilitações comprovadas e conhecimentos relevantes sobre veículos rodoviários nos seguintes domínios:

- Mecânica,
- Dinâmica,
- Dinâmica dos veículos,
- Motores de combustão,
- Matérias e transformação de matérias,
- Eletrónica,
- Eletricidade,
- Componentes eletrónicos de veículos,
- Aplicações de tecnologias da informação.

b) Possuem, pelo menos, três anos de experiência documentada ou equivalente como mentoria ou estudos documentados e formação adequada no domínio dos veículos rodoviários como acima referido.

2. Formação inicial e de atualização

Os Estados-Membros ou autoridades competentes devem garantir que os inspetores recebem a formação inicial e de atualização adequada ou são sujeitos a exames adequados, de nível teórico e prático, que lhes permita ser autorizados a efetuar inspeções técnicas.

A formação mínima inicial e de atualização ou os exames adequados devem incluir os seguintes elementos:

a) Formação inicial ou exames adequados

A formação inicial dada pelo Estado-Membro ou por um centro de formação aprovado do Estado-Membro deve incidir, pelo menos, nos seguintes aspetos:

i) Tecnologia dos veículos:

- sistemas de travagem,
- sistemas de direção,
- campos de visão,
- instalação de luzes, equipamento de iluminação e componentes eletrónicos,
- eixos, rodas e pneus,
- quadro e carroçaria,
- ruído e emissões,
- requisitos suplementares para veículos especiais;

- ii) Métodos de ensaio;
 - iii) Avaliação de deficiências;
 - iv) Disposições legais aplicáveis ao veículo para homologação;
 - v) Disposições legais relacionadas com a inspeção técnica dos veículos;
 - vi) Disposições administrativas relativas à homologação, matrícula e inspeção técnica dos veículos;
 - vii) Aplicações de tecnologias da informação, ao nível de ensaios e de gestão.
- b) Formação de atualização ou exames adequados

Os Estados-Membros devem garantir que os inspetores recebem regularmente formação de atualização ou são sujeitos a exames adequados pelo Estado-Membro ou por um centro de formação aprovado do Estado-Membro.

Os Estados-Membros devem garantir que o teor dessa formação ou exame adequado permite aos inspetores manter e atualizar os conhecimentos e competências necessários nos aspetos indicados na alínea a), pontos i) a vii).

3. Certificado de qualificação

O certificado ou a documentação equivalente emitidos aos inspetores autorizados a efetuar inspeções técnicas deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

- identificação do inspetor (nome completo),
 - categorias de veículos relativamente às quais o inspetor está autorizado a efetuar inspeções técnicas,
 - autoridade emissora,
 - data de emissão.
-

ANEXO V

ORGANISMOS DE SUPERVISÃO

Os regulamentos e procedimentos relativos aos organismos de supervisão, estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 14.º, devem incidir, pelo menos, no seguinte:

1. Atribuições e atividades dos organismos de supervisão

Atribuições mínimas dos organismos de supervisão:

a) Supervisão dos centros de inspeção:

- verificação de que as instalações e o equipamento para realização das inspeções satisfazem os requisitos mínimos,
- verificação dos requisitos obrigatórios aplicáveis à entidade aprovada;

b) Verificação da formação e exames dos inspetores:

- verificação da formação inicial dos inspetores,
- verificação da formação de atualização periódica dos inspetores,
- formação de atualização periódica dos examinadores do organismo de supervisão,
- realização ou supervisão dos exames;

c) Auditorias:

- auditoria aos centros de inspeção antes da aprovação,
- auditorias periódicas aos centros de inspeção,
- auditorias extraordinárias em caso de irregularidades,
- auditorias aos centros de formação/de exames;

d) Monitorização (medidas seguintes):

- contra-inspeção a uma amostra estatisticamente válida dos veículos inspecionados,
- controlos tipo «cliente mistério» (os veículos apresentados a inspeção neste âmbito podem ter deficiências, a título facultativo),
- análise dos resultados das inspeções técnicas (métodos estatísticos),
- repetição de inspeções em sede de recurso,
- investigação de reclamações;

e) Validação dos resultados das medições efetuadas nas inspeções técnicas;

f) Proposta de revogação ou suspensão da aprovação dos centros de inspeção e/ou da autorização dos inspetores nas seguintes circunstâncias:

- caso o centro de inspeção ou o inspetor em causa não cumpra um requisito importante de aprovação,
- caso sejam detetadas irregularidades graves,
- caso se verifiquem de modo continuado resultados negativos nas auditorias,
- caso se registe perda da boa reputação do centro ou do inspetor em causa.

2. Requisitos aplicáveis aos organismos de supervisão

Os requisitos aplicáveis às pessoas contratadas por um organismo de supervisão devem abranger os seguintes domínios:

- competência técnica,
- imparcialidade,
- padrões de qualificação e de formação.

3. Teor dos regulamentos e procedimentos

Compete a cada Estado-Membro ou à sua autoridade competente estabelecer os regulamentos e procedimentos relevantes, os quais devem abranger os seguintes aspetos:

a) Requisitos relativos à aprovação e supervisão de centros de inspeção:

- requerimento para autorização de funcionamento como centro de inspeção,
- responsabilidades do centro de inspeção,
- visita ou visitas prévias, antes da aprovação, para verificar se todos os requisitos estão cumpridos,
- aprovação de centros de inspeção,
- contra-inspeções e auditorias periódicas aos centros de inspeção,
- verificação periódica dos centros de inspeção a fim de aferir do seu cumprimento continuado das regras e procedimentos aplicáveis,
- auditorias ou verificações especiais a centros de inspeção, sem aviso prévio, baseadas em elementos de prova concretos,
- análise de dados das inspeções para deteção de eventual não conformidade com as regras e os procedimentos aplicáveis,
- revogação ou suspensão de aprovações concedidas a centros de inspeção;

b) Inspetores de centros de inspeção:

- requisitos para ser inspetor certificado,
- formação inicial e de atualização, exames,
- revogação ou suspensão da certificação de inspetores;

c) Equipamento e instalações:

- requisitos do equipamento de inspeção,
- requisitos das instalações de inspeção,
- requisitos de sinalização,
- requisitos de manutenção e calibração dos equipamentos de inspeção,
- requisitos dos sistemas informáticos;

d) Organismos de supervisão:

- poderes desses organismos,
 - requisitos aplicáveis ao pessoal dos organismos de supervisão,
 - recursos e reclamações.
-