

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** **DIRECTIVA 2000/30/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**
 de 6 de Junho de 2000
relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade
(JO L 203 de 10.8.2000, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Directiva 2003/26/CE da Comissão de 3 de Abril de 2003	L 90	37	8.4.2003
► <u>M2</u>	Directiva 2010/47/UE da Comissão de 5 de Julho de 2010	L 173	33	8.7.2010

▼B**DIRECTIVA 2000/30/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO****de 6 de Junho de 2000****relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que
circulam na Comunidade**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e,
nomeadamente, o n.º 1, alíneas c) e d), do seu artigo 71.º,Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O crescimento do tráfego coloca a todos os Estados-Membros problemas de segurança e ambientais de natureza e importância semelhantes.
- (2) No interesse da segurança rodoviária, da protecção do ambiente e de uma concorrência equitativa, os veículos comerciais só deverão ser utilizados se a sua manutenção for de molde a assegurar um elevado nível de conformidade com a regulamentação técnica.
- (3) Nos termos da Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques ⁽⁴⁾, os veículos comerciais são submetidos todos os anos a um controlo técnico por um organismo autorizado.

⁽¹⁾ JO C 190 de 18.6.1998, p. 10, e JO C 116 E de 26.4.2000, p. 7.⁽²⁾ JO C 407 de 28.12.1998, p. 112.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Fevereiro de 1999 (JO C 150 de 28.5.1999, p. 27), confirmado em 16 de Setembro de 1999, posição comum do Conselho de 2 de Dezembro de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de 14 de Março de 2000 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 13 de Abril de 2000.⁽⁴⁾ JO L 46 de 17.2.1997, p. 1. Directiva alterada pela Directiva 1999/52/CE da Comissão (JO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

▼B

- (4) No artigo 4.º da Directiva 94/12/CE ⁽¹⁾ foi adoptada uma abordagem multidireccional dos aspectos custo-eficácia das medidas tendentes à redução da poluição causada pelos veículos rodoviários; o programa europeu «Auto-Oil I» integrou tal abordagem e fornece uma avaliação objectiva das medidas mais rentáveis em matéria de tecnologia dos veículos, de qualidade dos combustíveis, de fiscalização e da manutenção, bem como das medidas não técnicas, tendo em vista a redução das emissões provenientes dos transportes rodoviários.
- (5) À luz de tal abordagem, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 98/70/CE ⁽²⁾, visando o melhoramento da qualidade dos combustíveis, e, a fim de estabelecer normas mais rigorosas em matéria de emissões, a Directiva 98/70/CE ⁽³⁾, no que se refere aos automóveis particulares e veículos comerciais ligeiros, e a Directiva 1999/96/CE ⁽⁴⁾, no que se refere aos veículos pesados.
- (6) A presente directiva enquadra-se na referida abordagem; no entanto, afigura-se mais eficaz em termos de protecção do ambiente não proceder nesta fase ao reforço das normas de controlo técnico estabelecidas na Directiva 96/96/CE, mas antes instaurar inspecções técnicas na estrada que permitam garantir ao longo do ano a aplicação da referida directiva.
- (7) Com efeito, um controlo técnico anual é efectivamente considerado insuficiente para garantir que os veículos comerciais se encontram em conformidade com a regulamentação técnica durante todo o ano.
- (8) A execução eficaz de inspecções técnicas na estrada suplementares e específicas constitui uma medida económica importante e rentável que permite controlar o nível de manutenção dos veículos comerciais em circulação.
- (9) As inspecções técnicas na estrada deverão ser efectuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país de matrícula ou de colocação em circulação do veículo comercial.

⁽¹⁾ Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Março de 1994, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE (JO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

⁽²⁾ Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores *diesel* e que altera a Directiva 93/12/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

⁽³⁾ Directiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 1999/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos e que altera a Directiva 88/77/CEE (JO L 44 de 16.2.2000, p. 1).

▼B

- (10) O método de selecção dos veículos comerciais a inspecionar deverá basear-se numa abordagem específica, que atribua importância particular na identificação dos veículos aparentemente em pior estado de manutenção, aumentando com isso a eficácia da execução das inspecções pelas autoridades e reduzindo ao mínimo os custos e os atrasos impostos aos condutores e às empresas.

- (11) Em caso de deficiências graves do veículo inspecionado, deverá ser prevista a possibilidade de solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula ou de colocação em circulação do veículo que tomem medidas adequadas e informem o Estado-Membro requerente das medidas de acompanhamento eventualmente tomadas na sequência do pedido.

- (12) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.

- (13) Em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade referidos no artigo 5.º do Tratado, os objectivos da acção proposta, nomeadamente o estabelecimento de um regime de inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção proposta, ser melhor alcançados ao nível comunitário; a presente directiva não excede o necessário para alcançar esses objectivos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

- 1. A fim de aumentar a segurança rodoviária e melhorar o ambiente, a presente directiva destina-se a assegurar uma mais estrita observância, por parte dos veículos comerciais que circulam no território da Comunidade, de certas condições técnicas estabelecidas na Directiva 96/96/CE.

- 2. A presente directiva estabelece certas condições para a realização das inspecções técnicas na estrada dos veículos comerciais que circulem no território da Comunidade.

- 3. Sem prejuízo da regulamentação comunitária, o disposto na presente directiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efectuarem inspecções por ela não abrangidas nem o de controlarem outros aspectos do transporte rodoviário, designadamente os relativos aos veículos comerciais. Por outro lado, nada obsta a que um Estado-Membro, no âmbito de inspecções não abrangidas pela presente directiva, controle os pontos enumerados no anexo I noutros locais que não a via pública.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23, e JO L 269 de 19.10.1999, p. 45 (rectificação).

▼B*Artigo 2.º*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Veículo comercial» os veículos a motor das categorias 1, 2 e 3 definidas no anexo I da Directiva 96/96/CE, bem como os seus reboques;
- b) «Inspecção técnica na estrada» uma inspecção de natureza técnica não anunciada pelas autoridades e, por conseguinte, inesperada de um veículo comercial em circulação no território de um Estado-Membro, efectuada na via pública, pelas autoridades ou sob a sua vigilância;
- c) «Controlo técnico», o controlo da conformidade do veículo com a regulamentação técnica estabelecida no anexo II da Directiva 96/96/CE.

Artigo 3.º

1. Cada Estado-Membro organiza as inspecções técnicas na estrada necessárias para atingir os objectivos a que se refere o artigo 1.º relativamente aos veículos comerciais abrangidos pela presente directiva, tendo em conta o regime nacional aplicado a esses veículos nos termos da Directiva 96/96/CE.

2. As inspecções técnicas na estrada devem ser efectuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país de matrícula ou de colocação em circulação do veículo comercial e tendo em conta a necessidade de reduzir ao mínimo os custos e os atrasos impostos aos condutores e às empresas.

Artigo 4.º

1. A inspecção técnica na estrada inclui um, dois ou o conjunto dos seguintes elementos:

- a) Uma inspecção visual do estado de manutenção do veículo comercial imobilizado;
- b) Uma verificação do relatório de inspecção técnica na estrada referido no artigo 5.º, recentemente elaborado, ou uma verificação da documentação comprovativa da conformidade com a regulamentação técnica aplicável ao veículo e, em particular, no caso dos veículos matriculados ou colocados em circulação num Estado-Membro, do documento comprovativo de que o veículo comercial foi submetido ao controlo técnico obrigatório nos termos da Directiva 96/96/CE;
- c) Uma inspecção destinada a detectar as falhas de manutenção. Esta inspecção deve incidir sobre um, vários ou todos os pontos de controlo enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I.

2. A inspecção dos dispositivos de travagem e das emissões de escape deve ser efectuada nos termos do anexo II.

3. Antes de proceder à inspecção dos pontos enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I, o inspector deve tomar em consideração o último certificado de controlo técnico e/ou um relatório recente de inspecção técnica na estrada, eventualmente apresentado(s) pelo condutor.

▼B

O inspector pode igualmente tomar em consideração qualquer outro certificado de segurança emitido por um organismo autorizado, eventualmente apresentado pelo condutor.

Sempre que os certificados e/ou relatório supramencionados comprovem que algum dos pontos enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I já foi inspeccionado durante os últimos três meses, esse ponto não voltará a ser controlado, salvo se tal se justificar designadamente devido a uma deficiência e/ou não conformidade manifestas.

Artigo 5.º

1. O relatório de inspecção técnica na estrada relativo à inspecção referida no n.º 1, alínea c), do artigo 4.º é elaborado pela autoridade ou pelo inspector que a tiver efectuado. O modelo deste relatório consta do anexo I e inclui, no ponto 10, uma lista dos pontos a controlar. A autoridade ou o inspector assinala os quadrados pertinentes. O relatório deve ser entregue ao condutor do veículo comercial.

2. Se a autoridade ou o inspector considerar que as falhas de manutenção do veículo comercial podem constituir um factor de risco susceptível de justificar, nomeadamente em termos de travagem, um exame mais aprofundado, o veículo comercial pode ser submetido a um controlo mais elaborado num centro de inspecções situado nas imediações e designado pelo Estado-Membro, em conformidade com o disposto no artigo 2.º da Directiva 96/96/CE.

A utilização do veículo comercial poderá ser suspensa até à reparação das deficiências perigosas detectadas se se tornar manifesto, quer aquando da inspecção técnica na estrada referida no n.º 1 do artigo 4.º quer aquando do controlo mais elaborado referido no primeiro parágrafo do presente número, que esse veículo representa um sério risco para os seus ocupantes ou para os outros utilizadores da estrada.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, de dois em dois anos, antes de 31 de Março, os dados recolhidos relativos ao biénio anterior sobre o número de veículos comerciais inspeccionados, classificados por categorias em conformidade com o ponto 6 do anexo I e por país de matrícula, assim como os pontos controlados e as deficiências constatadas, com base no ponto 10 do anexo I.

O primeiro envio de dados deve abranger o período de dois anos com início em 1 de Janeiro de 2003.

A Comissão comunicará estas informações ao Parlamento Europeu.

Artigo 7.º

1. Os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua para fins de aplicação da presente directiva e comunicar entre si os nomes dos serviços competentes para a realização das inspecções bem como os nomes das pessoas a contactar.

▼B

2. As deficiências graves de um veículo comercial pertencente a um não residente, designadamente aquelas que tiverem justificado a suspensão da sua utilização, devem ser comunicadas, com base no modelo de relatório de inspecção constante do anexo I, às autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula ou de colocação em circulação do veículo, sem prejuízo de ser movido procedimento em conformidade com a legislação aplicável no Estado-Membro em que a deficiência tenha sido constatada.

Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, as autoridades competentes de um Estado-Membro que tenham detectado uma deficiência grave num veículo comercial pertencente a um não residente podem solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula ou de colocação em circulação do veículo que tomem medidas adequadas em relação ao infractor, por exemplo a sujeição do veículo a um novo controlo técnico.

As autoridades a quem o pedido foi dirigido devem notificar as autoridades competentes do Estado-Membro em que as deficiências do veículo comercial foram constatadas das medidas eventualmente tomadas em relação ao infractor.

Artigo 8.º

As alterações necessárias para a adaptação do anexo I ou para a adaptação ao progresso técnico das normas técnicas definidas no anexo II devem ser aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 9.º

Essas alterações não devem, no entanto, alargar o âmbito de aplicação da presente directiva.

Artigo 9.º

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico criado pelo artigo 8.º da Directiva 96/96/CE.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O período previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprova o seu regulamento interno.

Artigo 10.º

Os Estados-Membros elaboram um regime de sanções aplicável caso o condutor ou a empresa não cumpram os requisitos técnicos contratados com base na presente directiva.

Os Estados-Membros adoptam todas as medidas necessárias para assegurar a execução dessas sanções. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

▼B*Artigo 11.º*

A Comissão deve apresentar ao Conselho, o mais tardar um ano depois de ter recebido dos Estados-Membros os dados referidos no artigo 6.º, um relatório sobre a aplicação da presente directiva acompanhado de um resumo dos resultados obtidos.

O primeiro relatório deve abranger o período de dois anos com início em 1 de Janeiro de 2003.

Artigo 12.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 10 de Agosto de 2002 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

2. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 13.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 14.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼ **M2**

ANEXO I

(recto)

MODELO DE RELATÓRIO DE INSPECÇÃO NA ESTRADA, INCLUINDO UMA LISTA DOS PONTOS A CONTROLAR

1. Local de controlo
2. Data
3. Hora
4. Dístico de nacionalidade e número de matrícula do veículo
5. Número de identificação do veículo (NIV)
6. Categoria do veículo

a) ☐ N2 ^(a) (3,5 a 12 t)	e) ☐ M2 ^(a) [> 9 lugares sentados ^(b) a 5 t]
b) ☐ N3 ^(a) (mais de 12 t)	f) ☐ M3 ^(a) [> 9 lugares sentados ^(b) mais de 5 t]
c) ☐ O3 ^(a) (3,5 a 10 t)	g) ☐ Outra categoria de veículo (artigo 1.º, n.º 3)
d) ☐ O4 ^(a) (mais de 10 t)	
7. Transportador:
 - a) Nome e endereço
 - b) Número da licença comunitária ^(c) [Regulamento (CE) n.º 1072/2009]
8. Nacionalidade (condutor)
9. Nome do condutor
10. Lista dos pontos a controlar

	Controlado ^(d)	Não controlado	Não aprovado ^(e)
0) Identificação ^(f)	☐	☐	☐
1) Sistema de travagem	☐	☐	☐
2) Direcção ^(f)	☐	☐	☐
3) Visibilidade ^(f)	☐	☐	☐
4) Equipamento para iluminação e sistema eléctrico ^(f)	☐	☐	☐
5) Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão ^(f)	☐	☐	☐
6) Quadro e acessórios do quadro ^(f)	☐	☐	☐
7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo ^(f) e dispositivo de limitação de velocidade	☐	☐	☐
8) Perturbações, incluindo emissões e derrames de combustível e/ou óleo	☐	☐	☐

▼ M2

11. Resultado da inspecção:

Proibição da utilização do veículo, que apresenta deficiências perigosas ☐

12. Diversos/observações:

13. Autoridade/agente ou inspector que efectuou a inspecção

Assinatura:

Serviço técnico/agente ou inspector

.....

Condutor

.....

Notas:

- (a) Categoria de veículo em conformidade com o anexo II da Directiva 2007/46/CE (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).
- (b) Número de lugares sentados incluindo o lugar do condutor (ponto S.1 do certificado de matrícula).
- (c) Se disponível.
- (d) «Controlado» significa que foi controlado pelo menos um dos elementos deste grupo enumerados no anexo II da Directiva 2009/40/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2010/48/UE.
- (e) Deficiências indicadas no verso.
- (f) Métodos de ensaio e orientações para a apreciação das deficiências em conformidade com o anexo II da Directiva 2009/40/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2010/48/UE.

▼ M2

(verso)

0.	IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	1.4.	Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	4.4.4.	Frequência de intermitência	6.1.4.	Pára-choques, protecção lateral e dispositivos de protecção contra o encaixe na retaguarda
0.1.	Chapas de matrícula	1.4.1.	Comportamento funcional	4.5.	Luzes de nevoeiro da frente a da retaguarda	6.1.5.	Suporte da roda de reserva
0.2.	Número de identificação/número do quadro/número de série	1.4.2.	Eficiência	4.5.1.	Estado e funcionamento	6.1.6.	Mecanismos de engate e equipamento de tracção
1.	DISPOSITIVO DE TRAVAGEM	1.5.	Comportamento funcional do sistema auxiliar de travagem	4.5.2.	Alinhamento	6.1.7.	Transmissão
1.1.	Estado mecânico e funcionamento	1.6.	Dispositivo de travagem anti-bloqueamento	4.5.4.	Interruptores	6.1.8.	Fixações do motor
1.1.1.	Pivot do pedal do travão de serviço	2.	DIRECÇÃO	4.5.2.	Conformidade com os requisitos	6.1.9.	Comportamento funcional do motor
1.1.2.	Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	2.1.	Estado mecânico	4.6.	Luzes de marcha-atrás	6.2.	Cabina e carroçaria
1.1.3.	Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	2.1.1.	Estado da transmissão	4.6.1.	Estado e funcionamento	6.2.1.	Estado
1.1.4.	Indicador de pressão baixa ou manómetro	2.1.2.	Fixação da caixa de transmissão	4.6.2.	Interruptores	6.2.2.	Fixação
1.1.5.	Válvula manual de comando do travão	2.1.3.	Estado do mecanismo de direcção	4.6.3.	Conformidade com os requisitos	6.2.3.	Portas e trincos das portas
1.1.6.	Actuador do travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	2.1.4.	Funcionamento do mecanismo de direcção	4.7.	Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda	6.2.4.	Piso
1.1.7.	Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	2.1.5.	Direcção assistida	4.7.1.	Estado e funcionamento	6.2.5.	Banco do condutor
1.1.8.	Conexões dos travões do reboque (eléctricos e pneumáticos)	2.2.	Volante e coluna de direcção	4.7.2.	Conformidade com os requisitos	6.2.6.	Outros bancos
1.1.9.	Acumulador de energia, reservatório de pressão	2.2.1.	Estado do volante de direcção	4.8.	Retroreflectores, marcações de conspicuidade e placas indicadoras na retaguarda	6.2.7.	Dispositivos de comando
1.1.10.	Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	2.2.2.	Coluna de direcção	4.8.1.	Estado	6.2.8.	Degraus da cabina
1.1.11.	Conexões dos travões de reboque	2.3.	Folgas na direcção	4.8.2.	Conformidade com os requisitos	6.2.9.	Outros acessórios e equipamentos interiores e exteriores
1.1.12.	Tubagens flexíveis dos travões	2.4.	Alinhamento das rodas	4.9.	Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação	6.2.10.	Guarda-lamas, sistemas anti-projecção
1.1.13.	Guarnições para travões	2.5.	Disco giratório do eixo direccional do reboque	4.9.1.	Estado e funcionamento	7.	OUTROS EQUIPAMENTOS
1.1.14.	Tambores, discos dos travões	3.	VISIBILIDADE	4.9.2.	Conformidade com os requisitos	7.1.	Cintos/fivelas de segurança
1.1.15.	Cabos, tirantes, alavancas, articulações dos travões	3.1.	Campo de visão	4.10.	Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque	7.1.1.	Segurança das fixações
1.1.16.	Actuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)	3.2.	Estado dos vidros	4.11.	Instalação eléctrica	7.1.2.	Estado
1.1.17.	Válvula sensora de carga	3.3.	Espelhos retrovisores	4.12.	Luzes e reflectores não obrigatórios	7.1.3.	Limitação de esforço dos cintos de segurança
1.1.18.	Ajustadores e indicadores de folgas	3.4.	Limpa pára-brisas	4.13.	Bateria	7.1.4.	Dispositivos pré-tensores dos cintos de segurança
1.1.19.	Sistema auxiliar de travagem (se montado ou exigido)	3.5.	Lava pára-brisas	5.	EIXOS, RODAS, PNEUMÁTICOS E SUSPENSÃO	7.1.5.	Saco de ar (airbag)
1.1.20.	Funcionamento automático dos travões do reboque	3.6.	Sistema de desembaciamento	5.1.	Eixos	7.1.6.	Sistemas SRS
1.1.21.	Sistema completo de travagem	4.	LUZES, REFLECTORES, EQUIPAMENTO ELÉCTRICO	5.1.1.	Eixos	7.2.	Extintor de incêndio
1.1.22.	Tomadas de pressão	4.1.	Faróis	5.1.2.	Mangas de eixo	7.3.	Fechos e dispositivo anti-roubo
1.2.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço	4.1.1.	Estado e funcionamento	5.1.3.	Rolamentos das rodas	7.4.	Triângulo de pré-sinalização
1.2.1.	Comportamento funcional	4.1.2.	Alinhamento	5.2.	Rodas e pneumáticos	7.5.	Caixa de primeiros socorros
1.2.2.	Eficiência	4.1.3.	Interruptores	5.2.1.	Cubo da roda	7.6.	Calços de rodas (cunhas)
1.3.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários)	4.1.4.	Conformidade com os requisitos	5.2.2.	Rodas	7.7.	Avisador sonoro
1.3.1.	Comportamento funcional	4.1.5.	Dispositivos de nivelamento	5.2.3.	Pneumáticos	7.8.	Indicador de velocidade
1.3.2.	Eficiência	4.1.6.	Dispositivo de limpeza dos faróis	5.3.	Sistema de suspensão	7.9.	Tacógrafo
		4.2.	Luzes de presença da frente, de presença da retaguarda, de presença laterais e luzes delimitadoras	5.3.1.	Molas e estabilizador	7.10.	Dispositivo de limitação de velocidade
		4.2.1.	Estado e funcionamento	5.3.2.	Amortecedores	7.11.	Odómetro
		4.2.2.	Interruptores	5.3.3.	Tubos de binário, braços longitudinais, wishbones e braços de suspensão	7.12.	Controlo de estabilidade electrónico
		4.2.3.	Conformidade com os requisitos	5.3.4.	Juntas da suspensão	8.	RUÍDO
		4.3.	Luzes de travagem	5.3.5.	Suspensão pneumática	8.1.	Sistema de supressão do ruído
		4.3.1.	Estado e funcionamento	6.	QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO	8.2.	Emissões de escape
		4.3.2.	Interruptores	6.1.	Quadro ou estruturas e acessórios	8.2.1.	Emissões de motores a gasolina
		4.3.3.	Conformidade com os requisitos	6.1.1.	Estado geral	8.2.1.1.	Equipamento de controlo dos gases de escape
		4.4.	Luzes indicadoras de mudança de direcção e luzes de perigo	6.1.2.	Tubos de escape e silenciadores	8.2.1.2.	Emissões gasosas
		4.4.1.	Estado e funcionamento	6.1.3.	Reservatórios e canalizações de combustível (incluindo o seu aquecimento)	8.2.2.	Emissões de motores diesel
		4.4.2.	Interruptores			8.2.2.1.	Equipamento de controlo dos gases de escape
		4.4.3.	Conformidade com os requisitos			8.2.2.2.	Opacidade
						8.3.	Supressão das interferências electromagnéticas
						8.4.	Outros pontos relacionados com o ambiente
						8.4.1.	Vestígios visíveis de fumo
						8.4.2.	Fugas de fluidos

▼ M2

ANEXO II

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. REQUISITOS RELATIVOS À INSPECÇÃO
 1. Dispositivo de travagem
 8. Perturbações

1. INTRODUÇÃO

O presente anexo estabelece as regras dos ensaios e/ou controlos relativos aos dispositivos de travagem e às emissões de escape durante a inspecção técnica na estrada. Não é obrigatória a utilização de equipamento durante as inspecções na estrada. Essa utilização melhora, contudo, a qualidade das inspecções, pelo que é recomendada sempre que possível.

Os pontos que só podem ser controlados utilizando equipamentos foram marcados com um (E).

Quando um método de inspecção é indicado como visual, significa que, para além de olhar para os pontos a controlar, o inspector deve também, sempre que possível, manuseá-los, avaliar o ruído ou utilizar quaisquer outros meios de inspecção adequados que não exijam a utilização de equipamentos.

2. REQUISITOS RELATIVOS À INSPECÇÃO

As inspecções técnicas na estrada podem abranger os pontos e utilizar os métodos a seguir enumerados. As anomalias são exemplos de deficiências que podem ser detectadas.

Ponto	Método	Anomalias
1. DISPOSITIVO DE TRAVAGEM		
1.1. Estado mecânico e funcionamento		
1.1.1. Pivotal do pedal do travão de serviço	Inspeção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem. Nota: Os veículos dotados de sistemas de travagem com assistência devem ser inspeccionados com o motor desligado.	a) Pivotal demasiado apertado. b) Desgaste ou folga excessiva.
1.1.2. Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	Inspeção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem. Nota: Os veículos dotados de sistemas de travagem com assistência devem ser inspeccionados com o motor desligado.	a) Curso de reserva excessivo ou insuficiente. b) O travão liberta-se com dificuldade. c) Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes a uma pressão de trabalho normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo/pressão de ar atingir um valor útil seguro e verificar o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de protecção multi-circuitos e da válvula de redução da pressão.	a) Pressão de ar/vácuo insuficientes para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indica um valor pouco seguro). b) O tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo a um valor útil seguro não é conforme com os requisitos (a). c) A válvula de protecção multi-circuitos ou a válvula de redução da pressão não funciona.

▼ M2

Ponto	Método	Anomalias
		d) Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis. e) Dano externo susceptível de afectar o funcionamento do sistema de travagem.
1.1.4. Indicador de pressão	Controlo do funcionamento	O indicador de pressão baixa ou manómetro funciona mal ou é defeituoso.
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Comando fissurado, danificado ou excessivamente corroído. b) Comando inseguro na válvula ou unidade da válvula insegura. c) Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. d) Funcionamento pouco satisfatório.
1.1.6. Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente. b) Desgaste excessivo no pivot da alavanca ou no mecanismo da cremalheira. c) Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta. d) Activador inexistente, danificado ou impróprio para uso. e) Funcionamento incorrecto, avisador em mau estado.
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva. b) Perda excessiva de óleo do compressor. c) Válvula insegura ou inadequadamente montada. d) Perda ou fuga de fluido hidráulico.
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (eléctricos e pneumáticos)	Desmontar e montar novamente todas as conexões do sistema de travagem entre o veículo de tracção e o reboque.	a) Torneira de isolamento ou válvula autovedante defeituosa. b) Montagem insegura ou inadequada da torneira ou válvula. c) Fugas excessivas. d) Conectada incorrectamente ou não onde necessário. e) Não funciona correctamente.
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	Inspecção visual	a) Reservatório danificado, corroído, com fugas b) Dispositivo de purga inoperativo. c) Montagem insegura ou inadequada do reservatório.

▼ M2

Ponto	Método	Anomalias
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. b) Cilindro principal defeituoso ou com fugas. c) Cilindro principal inseguro. d) Óleo dos travões insuficiente. e) Tampão do reservatório do cilindro principal inexistente. f) Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa. g) Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões.
1.1.11. Conexões dos travões rígidas	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Risco eminente de falha ou fractura. b) Canalizações ou conexões com fugas. c) Canalizações danificadas ou excessivamente corroídas. d) Má localização das canalizações.
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Risco eminente de falha ou fractura. b) Tubos danificados, esfolados, torcidos ou demasiado curtos. c) Tubos ou conexões com fugas. d) Inchamento excessivo dos tubos sob pressão. e) Tubos porosos.
1.1.13. Guarnições para travões	Inspecção visual	a) Desgaste excessivo da guarnição. b) Guarnição contaminada (por óleo, gorduras, etc.). c) Ausência de guarnição.
1.1.14. Tambores, discos dos travões	Inspecção visual	a) O tambor ou disco mostra desgaste excessivo, corrosão, riscos ou fendas, apresenta-se inseguro ou fracturado. b) Tambor ou disco contaminado (por óleo, gorduras, etc.). c) Ausência de tambor ou disco. d) Chapa de apoio insegura.
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas, articulações dos travões	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Cabos danificados ou com nós. b) Componente com desgaste ou corrosão excessivos. c) Cabo, tirante ou junta inseguros. d) Guia dos cabos defeituoso.

▼ M2

Ponto	Método	Anomalias
		e) Entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem. f) Movimento anormal das alavancas/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo.
1.1.16. Actuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Actuador fissurado ou danificado. b) Actuador com fugas. c) Actuador inseguro ou inadequadamente montado. d) Actuador excessivamente corroído. e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma. f) Tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada.
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspecção visual dos componentes durante o funcionamento do sistema de travagem.	a) Articulação defeituosa. b) Articulação incorrectamente ajustada. c) Válvula gripada ou inoperativa. d) Válvula em falta. e) Chapa sinalética em falta. f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos ^(a)
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspecção visual	a) Ajustador danificado, gripado ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação. b) Ajustador defeituoso. c) Ajustador incorrectamente instalado ou substituído.
1.1.19. Sistema auxiliar de travagem (se montado ou exigido)	Inspecção visual	a) Conectores ou fixações inseguros. b) Sistema obviamente defeituoso ou em falta.
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desmontar as conexões do sistema de travagem entre o veículo de tracção e o reboque.	O travão do reboque não se acciona automaticamente quando a conexão é desmontada.
1.1.21. Sistema completo de travagem	Inspecção visual	a) Outros dispositivos do sistema (p. ex., bomba de anticongelante, secador de ar, etc.) externamente danificados ou excessivamente corroídos de forma a afectar negativamente o sistema de travagem. b) Fuga excessiva de ar ou anticongelante. c) Componente inseguro ou montado inadequadamente. d) Reparação ou modificação inadequada de um componente.

▼ **M2**

Ponto	Método	Anomalias
1.1.22. Tomadas de ensaio (se montadas ou exigidas)	Inspecção visual	a) Inexistentes b) Danificadas, inutilizáveis ou com fugas.
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço		
1.2.1. Comportamento funcional (E)	Ensaio em máquina de ensaio estático dos travões; accionar os travões progressivamente até ao esforço máximo.	a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. b) O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação). d) Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda. e) Flutuação excessiva da força de travagem durante cada rotação completa da roda.
1.2.2. Eficiência (E)	Ensaio em máquina de ensaio estático dos travões à massa apresentada.	a) Não permite obter, pelo menos, o seguinte valor mínimo: b) Categoria M1, M2 e M3 – 50 % ⁽¹⁾ c) Categoria N1 – 45 % d) Categoria N2 e N3 – 43 % ⁽²⁾ e) Categoria O2, O3 e O4 – 40 % ⁽³⁾
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)		
1.3.1. Comportamento funcional (E)	Se o sistema de travagem de emergência for separado do sistema de travagem de serviço, utilizar o método especificado em 1.2.1.	a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. b) O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo especificado. c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).
1.3.2. Eficiência (E)	Se o sistema de travagem de emergência for separado do sistema de travagem de serviço, utilizar o método especificado em 1.2.2.	Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % ⁽⁴⁾ da relação definida no ponto 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas.
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento		
1.4.1. Comportamento funcional (E)	Accionar o travão numa máquina de ensaio estático dos travões.	Travão inoperativo em uma ou mais rodas.
1.4.2. Eficiência (E)	Ensaio em máquina de ensaio estático dos travões para a massa apresentada.	Não permite obter para todos os veículos uma relação de travagem de pelo menos 16 % em relação à massa máxima autorizada ou, para os veículos a motor, de pelo menos 12 % em relação à massa máxima autorizada da combinação de veículos, conforme o valor mais elevado.

▼ **M2**

Ponto	Método	Anomalias
1.5. Comportamento funcional do sistema auxiliar de travagem	Inspecção visual e, se possível, verificar se o sistema funciona.	a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável aos sistemas de travagem accionados pelo escape). b) O sistema não funciona.
1.6. Dispositivo de travagem anti-bloqueamento	Inspecção visual do dispositivo avisador.	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador. b) O dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.

8. PERTURBAÇÕES

8.2. Emissões de escape

8.2.1 Emissões de motores a gasolina

8.2.1.1. Equipamento de controlo dos gases de escape	Inspecção visual	a) Ausência ou deficiência óbvia do equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante. b) Fugas que podem afectar de forma significativa a medição das emissões.
8.2.1.2. Emissões gasosas (E)	Medição utilizando um analisador dos gases de escape conforme com os requisitos ^(a) . Em alternativa, para os veículos equipados com sistemas adequados de diagnóstico a bordo (OBD), o funcionamento correcto do sistema de emissões pode ser verificado através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação do funcionamento correcto do sistema OBD em vez da medição das emissões com o motor em marcha lenta sem carga em conformidade com as recomendações de condicionamento do fabricante e outros requisitos ^(a) e tendo em conta as tolerâncias pertinentes. Em alternativa, medição utilizando equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio padrão.	a) Ou as emissões gasosas excedem os níveis específicos indicados pelo fabricante. b) Ou, na falta desta informação, as emissões de CO excedem: 1. para os veículos não controlados por um sistema avançado de controlo das emissões, — 4,5 % ou — 3,5 %, de acordo com a data da primeira matrícula ou utilização especificada nos requisitos ^(a) . 2. para os veículos controlados por um sistema avançado de controlo das emissões, — com o motor em marcha lenta sem carga: 0,5 %, — com o motor acelerado sem carga: 0,3 %, ou — com o motor em marcha lenta sem carga: 0,3 % ⁽⁵⁾ — com o motor acelerado sem carga: 0,2 %, de acordo com a data da primeira matrícula ou utilização especificada nos requisitos ^(a) .

▼ M2

Ponto	Método	Anomalias
		c) Lambda fora da gama $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante. d) A leitura OBD indica mau funcionamento importante. e) A medição por teledetecção indica incumprimento importante.

8.2.2 Emissões de motores diesel

8.2.2.1. Equipamento de controlo dos gases de escape	Inspecção visual	a) Ausência ou deficiência óbvia do equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante. b) Fugas que podem afectar de forma significativa a medição das emissões.
8.2.2.2. Opacidade (E)	a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto morto e a embraiagem engatada. b) Pré-condicionamento do veículo: - Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório. - Requisitos de pré-condicionamento: - O motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80 °C, ou a temperatura normal de funcionamento caso 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 não puder ser efectuada, o estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feito por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor,	a) Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após a data especificada nos requisitos ^(a), a opacidade excede o nível registado na chapa do fabricante; b) Quando esta informação não está disponível ou os requisitos ^(a) não permitem a utilização de valores de referência, — para os motores normalmente aspirados: 2,5 m⁻¹, — para motores diesel sobrealimentados: 3,0 m⁻¹, ou, para os veículos identificados nos requisitos ^(a) ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após a data especificada nos requisitos ^(a), — 1,5 m⁻¹ ⁽⁶⁾. c) A medição por teledetecção indica incumprimento importante.

▼ M2

Ponto	Método	Anomalias
	ii) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente. c) Método de controlo: 1. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores diesel pesados, isso significa esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador. 2. 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. 3. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos M₂, M₃, N₂ ou N₃, deve ser de dois segundos pelo menos. 4. A não-aprovação apenas poderá ser atribuída a um veículo se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efectuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de controlo.	

▼ M2

Ponto	Método	Anomalias
	5. Para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga. Igualmente para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga e tendo em conta as tolerâncias pertinentes. Em alternativa, medição utilizando equipamento de teledetecção, confirmada por métodos de ensaio-padrão.	

⁽¹⁾ 48 % para os veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de Outubro de 1991.

⁽²⁾ 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data especificada nos requisitos ^(a), consoante a data que for mais recente.

⁽³⁾ 43 % para os reboques e semi-reboques matriculados após 1988 ou a partir da data especificada na requisitos ^(a), consoante a data que for mais recente.

⁽⁴⁾ 2,2 m/s² para veículos das categorias N1, N2 e N3.

⁽⁵⁾ Homologados em conformidade com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha A ou B, da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE ou posterior, ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Julho de 2002.

⁽⁶⁾ Homologados em conformidade com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha B, da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE ou posterior; no anexo I, secção 6.2.1, linha B1, B2 ou C, da Directiva 88/77/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/96/CE ou posterior, ou matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Julho de 2008.

NOTAS:

^(a) Os «requisitos» são constituídos pelos requisitos de homologação em vigor à data da primeira matrícula ou da primeira entrada em circulação, bem como pelas obrigações de reequipamento ou pela legislação nacional do país de matrícula.