

Edição em  
língua portuguesa

## Comunicações e Informações

Número de informação

Índice

Página

I    *Comunicações*

### **Conselho**

2000/C 29/01

Posição Comum (CE) n.º 10/2000, de 2 de Dezembro de 1999, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção da Directiva 2000/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade .....

1

## I

(Comunicações)

## CONSELHO

## POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 10/2000

adoptada pelo Conselho em 2 de Dezembro de 1999

**tendo em vista a adopção da Directiva 1999/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade**

(2000/C 29/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que instituiu 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<sup>(1)</sup>,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado<sup>(3)</sup>,

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<sup>(4)</sup>, os veículos comerciais são submetidos todos os anos a um controlo técnico por um organismo autorizado;

- (4) No artigo 4.º da Directiva 94/12/CE<sup>(5)</sup> 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;

<sup>(1)</sup> JO C 190 de 18.6.1998, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO C 407 de 28.12.1998, p. 112.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Fevereiro de 1999 (JO C 150 de 28.5.1999, p. 27), posição comum do Conselho de 2 de Dezembro de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (5) À luz de tal abordagem, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 98/70/CE<sup>(1)</sup>, visando o melhoramento da qualidade dos combustíveis, e, a fim de estabelecer normas mais rigorosas em matéria de emissões, a Directiva 98/69/CE<sup>(2)</sup>, no que se refere aos automóveis particulares e veículos comerciais ligeiros, e a Directiva 2000/.../CE<sup>(3)</sup>, 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 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;
- (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<sup>(4)</sup>;
- (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) 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).

(2) 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).

(3) Directiva 2000/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., 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 do Conselho (JO L...).

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

### 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) «Inspeção técnica na estrada», uma inspeção 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 inspeções 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 inspeções 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 inspeção técnica na estrada inclui um, dois ou o conjunto dos seguintes elementos:

- a) Uma inspeção visual do estado de manutenção do veículo comercial imobilizado;
- b) Uma verificação do relatório de inspeção 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 inspeção destinada a detectar as falhas de manutenção. Esta inspeção deve incidir sobre um, vários ou todos os pontos de controlo enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I.

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

3. Antes de proceder à inspeção 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 inspeção técnica na estrada, eventualmente apresentado(s) pelo condutor.

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 o relatório supramencionados comprovem que algum dos pontos enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I já foi inspecionado 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 inspeção técnica na estrada relativo à inspeção 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 inspeções 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 inspeção 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 ...(\*).

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.

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 ou à empresa.

(\*) Dois anos após o dia 1 de Janeiro seguinte à data de entrada em vigor da presente directiva.

*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, a seguir designado «comité».

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 artigo 8.º da mesma.

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*

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 ...(\*).

*Artigo 11.º*

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de ...(\*\*) 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.

(\*\*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

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

*Artigo 12.º*

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

*Artigo 13.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

---

## ANEXO I

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

(Directiva .../ ... /CE)

1. Local da inspecção: .....
2. Data: .....
3. Hora: .....
4. Sinal identificativo do país e número de matrícula do veículo: .....
5. Sinal identificativo do país e número de matrícula do reboque/semi-reboque: .....
6. Categoria de veículo:
  - a)  Camião ligeiro (3,5-12 toneladas)<sup>(1)</sup>
  - b)  Reboque<sup>(2)</sup>
  - c)  Conjunto de veículos<sup>(3)</sup>
  - d)  Autocarro<sup>(4)</sup>
  - e)  Camião pesado (mais de 12 toneladas)<sup>(5)</sup>
  - f)  Semi-reboque<sup>(6)</sup>
  - g)  Veículo articulado<sup>(7)</sup>
7. Empresa que efectua o transporte/endereço: .....
8. Nacionalidade: .....
9. Condutor: .....

<sup>(1)</sup> Veículo a motor, destinado a transporte de mercadorias, com, pelo menos, quatro rodas e massa máxima superior a 3,5 toneladas mas nunca superior a 12 toneladas (categoria N2).

<sup>(2)</sup> Qualquer veículo que se destine a ser atrelado a um veículo a motor, com exclusão dos semi-reboques, que esteja concebido e seja utilizado para o transporte de mercadorias: reboques cuja massa máxima ultrapasse 3,5 toneladas, mas não exceda 10 toneladas (categoria O3); reboques cuja massa máxima exceda 10 toneladas (categoria O4).

<sup>(3)</sup> Veículo a motor destinado ao transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas (categorias N2 e N3), atrelado a um reboque (categorias O3 e O4).

<sup>(4)</sup> Veículo a motor destinado ao transporte de passageiros, com, pelo menos, quatro rodas e mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor (categorias M2 e M3).

<sup>(5)</sup> Veículo a motor, destinado ao transporte de mercadorias, com, pelo menos, quatro rodas e massa máxima superior a 12 toneladas (categoria N3).

<sup>(6)</sup> Qualquer veículo que se destine a ser atrelado a um veículo a motor, de tal forma que uma parte deste semi-reboque assente sobre o veículo a motor e que uma parte substancial do seu peso ou do peso da sua carga seja suportado pelo referido veículo, e que esteja concebido e seja utilizado para o transporte de mercadorias (categorias O3 e O4).

<sup>(7)</sup> Veículo de tracção acoplado a um semi-reboque.

## 10. Pontos controlados:

	Controlados	Não controlados	Não conformes
a) Dispositivo de travagem e respectivos componentes <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Sistema de escape <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opacidade dos gases de escape ( <i>diesel</i> ) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Emissões gasosas [gasolina, gás natural ou gás de petróleo liquefeito (GPL)] <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Sistema de direcção	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Luzes, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Rodas/pneumáticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Suspensão (defeitos visíveis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Quadro (defeitos visíveis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Tacógrafo (instalação)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Dispositivo de limitação da velocidade (instalação)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Derrame de combustível e/ou óleo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Resultado da inspecção

Suspensão da utilização do veículo,  
que apresenta deficiências graves

## 12. Diversos/observações

## 13. Autoridade/agente ou inspector que efectuou a inspecção

Assinatura da autoridade, agente ou inspector que efectuou a inspecção.

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Estes pontos são objecto de ensaios e/ou de controlo específicos nos termos do anexo II da Directiva 2000/.../CE.



## ANEXO II

**REGRAS DOS ENSAIOS E/OU CONTROLOS RELATIVOS AOS DISPOSITIVOS DE TRAVAGEM E ÀS EMISSÕES DE ESCAPE****1. Condições específicas relativas aos dispositivos de travagem**

Exige-se que cada parte do sistema de travagem e os seus meios de activação sejam mantidos em bom estado de funcionamento e estejam devidamente regulados.

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

- a) Em relação aos veículos a motor e seus reboques e semi-reboques, um travão de serviço capaz de reduzir a velocidade do veículo e de o imobilizar com segurança, rapidez e eficiência, sejam quais forem as suas condições de carga e o declive da estrada em que circula;
- b) Em relação aos veículos a motor e seus reboques e semi-reboques, um travão de estacionamento capaz de manter o veículo imobilizado, sejam quais forem as suas condições de carga e o declive da estrada.

**2. Condições específicas relativas às emissões de escape****2.1. Veículos equipados com motores de ignição comandada (gasolina)**

- a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda *lambda*:
  1. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas.
  2. Se adequado, inspeção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados.
  3. Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (motor desembraiado).

O teor máximo admissível de CO dos gases de escape não deve exceder os seguintes valores:

    - 4,5 % vol para os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual os Estados-Membros exigiam que os veículos satisfizessem a Directiva 70/220/CEE<sup>(1)</sup> e 1 de Outubro de 1986,
    - 3,5 % vol para os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986.
- b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda *lambda*:
  1. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas.
  2. Inspeção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados.
  3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor *lambda* e do teor de CO dos gases de escape de acordo com o ponto 4.

<sup>(1)</sup> Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões dos veículos a motor (JO L 76 de 6.4.1970, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/77/CE da Comissão (JO L 286 de 29.10.1998, p. 34).

4. Emissões pelo tubo de escape — valores-limite:

— medições com o motor em marcha lenta:

O teor máximo admissível de CO dos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol,

— medições com o motor acelerado, a uma velocidade (motor desembraiado) de, pelo menos, 2 000 min<sup>-1</sup>:

Teor de CO: máximo 0,3 % vol

Lambda:  $1 \pm 0,03$  ou de acordo com as especificações do fabricante.

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

Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (motor desembraiado desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte). O nível de concentração não deve exceder<sup>(1)</sup> os seguintes valores-limite do coeficiente de absorção:

— motores *diesel* normalmente aspirados: 2,5 m<sup>-1</sup>,

— motores *diesel* sobrealimentados: 3,0 m<sup>-1</sup>

ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que corresponde a estes requisitos.

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

2.3. Equipamentos de controlo

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

---

<sup>(1)</sup> Directiva 72/306/CEE do Conselho, de 2 de Agosto de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes dos motores *diesel* destinados à propulsão dos veículos (JO L 190 de 20.8.1972, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/20/CE da Comissão (JO L 125 de 16.5.1997, p. 2).

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

1. Em 20 de Maio de 1998, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de directiva relativa às inspecções na estrada do estado técnico dos veículos comerciais que circulam na Comunidade, baseada no artigo 75.º do Tratado CE [que passou a ser, depois da alteração, o n.º 1, alíneas c) e d), do artigo 71.º CE]<sup>(1)</sup>.
2. O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em 9 de Fevereiro de 1999<sup>(2)</sup> e confirmou-o em primeira leitura no âmbito do procedimento de co-decisão, em 16 de Setembro de 1993<sup>(3)</sup>.
3. O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 9 de Setembro de 1998<sup>(4)</sup>.

O Comité das Regiões, na sequência do pedido de consulta ao Conselho de 25 de Maio de 1999, comunicou, por carta de 22 de Julho de 1999, a sua decisão de não formular nenhum parecer.

4. À luz do parecer do Parlamento Europeu, a Comissão apresentou uma proposta alterada ao Conselho em 15 de Outubro de 1999<sup>(5)</sup>.
5. Em 2 de Dezembro de 1999, o Conselho aprovou a sua posição comum de acordo com o artigo 251.º do Tratado CE.

### II. OBJECTIVO

A proposta da Comissão destina-se a melhorar o nível de segurança e de qualidade ecológica dos veículos comerciais pesados destinados ao transporte de passageiros e de mercadorias que circulam nos Estados-Membros, bem como a estabelecer uma avaliação uniformizada da qualidade da manutenção destes veículos, dissuadindo os transportadores de obter vantagens concorrenciais graças à exploração de veículos cuja manutenção é deficiente.

A Directiva 96/96/CE<sup>(6)</sup> prevê que os veículos comerciais pesados sejam submetidos anualmente a um controlo técnico obrigatório.

A proposta de directiva destina-se a completar a regulamentação instaurada pela Directiva 96/96/CE. A proposta prevê que os Estados-Membros instaurem inspecções na estrada, inesperadas, do estado técnico dos veículos, para verificarem, ao longo de todo o ano, o nível de manutenção de uma parte representativa dos veículos comerciais em circulação. O âmbito de aplicação da proposta é mais vasto que o da Directiva 96/96/CE já que abrange todos os veículos utilitários que circulam na rede rodoviária de um Estado-Membro, incluindo os oriundos de países terceiros. A Comissão considera que a necessidade de garantir níveis mínimos de segurança e de protecção do ambiente justifica o facto de submeter também a essas inspecções os veículos oriundos de países terceiros.

<sup>(1)</sup> JO C 190 de 18.6.1998, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO C 150 de 28.5.1999, p. 27.

<sup>(3)</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

<sup>(4)</sup> JO C 407 de 28.12.1998, p. 112.

<sup>(5)</sup> Ainda não publicada no Jornal Oficial.

<sup>(6)</sup> 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 (JO L 46 de 17.2.1997, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/52/CE da Comissão (JO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

O sistema proposto de controlo técnico na estrada consiste numa inspecção dos elementos mais visíveis dos sistemas e dos equipamentos de segurança e de protecção do ambiente instalados nos veículos, a fim de detectar as carências mais evidentes.

Estas inspecções poderão ser efectuadas na estrada, nos portos ou noutros locais de estacionamento dos veículos ou nos armazéns dos operadores.

A proposta de directiva insere-se no âmbito do programa europeu «Auto-Oil I», que incorporou a abordagem prevista no artigo 4.º da Directiva 94/12/CE<sup>(1)</sup> e forneceu uma avaliação objectiva do conjunto de medidas mais rentáveis nos domínios da tecnologia dos veículos, da qualidade dos carburantes, da inspecção e da manutenção, bem como das medidas não técnicas, a fim de diminuir as emissões provenientes dos transportes rodoviários.

Segundo esta abordagem, a Comissão poderia ter procedido a um reforço das prescrições previstas pela Directiva 96/96/CE, mas considerou que do ponto de vista do ambiente era mais eficaz, na fase actual, instaurar inspecções na estrada do estado técnico para garantir durante todo o ano a aplicação da referida directiva.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

O projecto de directiva não se afasta, substancialmente, da proposta da Comissão, prevendo todavia um certo número de alterações, sendo as principais as seguintes:

1. A limitação do âmbito de aplicação da directiva às inspecções efectuadas na via pública [alínea b) do artigo 2.º], salvo nos casos em que um risco de segurança justifique um controlo mais elaborado (n.º 2 do artigo 5.º).
2. A supressão, para a realização da inspecção na estrada do estado técnico, da abordagem progressiva em três etapas e a sua substituição por uma abordagem mais simples, não necessariamente progressiva (artigo 4.º).

O inspector realiza a inspecção na estrada do estado técnico efectuando um, dois ou todos os controlos seguintes:

- a) Inspecção visual do estado de manutenção do veículo comercial parado;
- b) Controlo dos documentos que atestam a conformidade do veículo com o controlo técnico e, se o condutor o apresentar, de um relatório de inspecção na estrada do estado técnico recentemente efectuado;
- c) Inspecção destinada a detectar defeitos de manutenção que incidam num, vários ou todos os pontos de controlo enumerados na lista que consta do anexo I, ponto 10. Entre esses pontos constam os dispositivos de travagem e as emissões de escape cujas modalidades de inspecção são definidas no anexo II.

Note-se que a parte introdutória do anexo II foi suprimida dado que as disposições específicas relativas a uma inspecção na estrada mais aprofundada só se aplicam à travagem e às emissões.

Ao efectuar a inspecção a que se refere a alínea c) *supra*, o inspector deverá ter em consideração os últimos, e por conseguinte mais recentes, documentos mencionados na alínea b). O inspector também poderá ter em conta qualquer outro certificado de segurança emitido por um órgão homologado, eventualmente apresentado pelo condutor.

3. O tipo de controlo aplicável ao veículo eventualmente submetido a um exame mais aprofundado (n.º 2 do artigo 5.º).

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

A proposta alterada pela Comissão prevê que o inspector tem a possibilidade de submeter o veículo comercial a um controlo técnico num centro de inspecções autorizado, de acordo com o artigo 2.º da Directiva 96/96/CE, quando considerar que a deficiência de manutenção do veículo justifica um exame mais aprofundado.

A posição comum do Conselho prevê que o inspector tem a possibilidade de submeter o veículo a um controlo mais elaborado num centro de inspecções próximo, designado pelo Estado-Membro em conformidade com o artigo 2.º da Directiva 96/96/CE, quando considerar que a importância da deficiência de manutenção do veículo pode criar riscos de segurança que justificam, no que se refere especialmente à travagem, um exame mais aprofundado.

4. A possibilidade de dispensar o condutor da inspecção na estrada do estado técnico relativamente a um dos pontos de controlo previstos no projecto de directiva, se este fornecer a prova de um controlo técnico ou de uma inspecção na estrada do estado técnico efectuado nos últimos três meses (n.º 3 do artigo 4.º).
5. A escolha do processo comitológico, a saber o procedimento de regulamentação em vez do procedimento consultivo (artigo 9.º)<sup>(1)</sup>.
6. A supressão do artigo 9.º da proposta alterada da Comissão destinado a estabelecer um regime de sanções.
7. A introdução de um modelo comum de relatório de inspecção na estrada do estado técnico, baseado no anexo I da proposta da Comissão (anexo I).

Todas as alterações da proposta previstas pela posição comum do Conselho foram aceites pela Comissão.

#### IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

##### 1. Alterações do Parlamento Europeu retomadas pela Comissão

A Comissão retomou onze das dezassete alterações apresentadas pelo Parlamento Europeu, dez das quais textualmente (alterações 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 e 17) e uma quanto ao sentido (alteração 15).

##### 2. Alterações do Parlamento Europeu aceites pelo Conselho e retomadas pela Comissão

O Conselho aceitou, textualmente, em parte ou quanto ao sentido, nove das onze alterações retomadas pela Comissão:

- no considerando 10 da posição comum, a alteração 1 (esta alteração também se repercute no n.º 2 do artigo 3.º),
- no anexo I, alteração 3, na parte que diz respeito à normalização dos documentos relativos à inspecção do estado técnico na estrada (modelo de relatório normalizado).

Com efeito, esta alteração destina-se a aditar no n.º 2 do artigo 3.º da proposta [n.º 1, alínea b), do artigo 4.º da posição comum], uma disposição que impõe aos Estados-Membros a normalização dos documentos que atestam a conformidade do veículo com a regulamentação técnica, no intuito de evitar problemas linguísticos aquando das inspecções na estrada do estado técnico dos veículos.

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

Quanto à normalização do documento relativo à inspecção técnica na estrada, o Conselho previu que o anexo I da posição comum terá a forma de um modelo comum de relatório de inspecção técnica na estrada: os dados solicitados encontram-se por conseguinte nos mesmos sítios do relatório, seja qual for a língua empregue.

Inversamente, no que diz respeito à normalização dos documentos que atestam que o veículo comercial efectuou o controlo técnico obrigatório, o Conselho lembra que estão a decorrer trabalhos de normalização no âmbito da ECE/ONU e que a Comissão tenciona apresentar uma proposta de alteração da Directiva 96/96/CE que retomará os resultados dos referidos trabalhos. Assim, será normalizada uma grande parte dos documentos relativos aos veículos comerciais que circulam no território da Comunidade, quer estejam matriculados em países terceiros quer na Comunidade,

- no n.º 3 do artigo 1.º, a alteração 4,
- no artigo 6.º, a alteração 6,
- no n.º 3 do artigo 4.º, a alteração 7,
- no n.º 2 do artigo 3.º, a alteração 9, primeira parte (a brevidade da imobilização do veículo),
- no n.º 1 do artigo 7.º, a alteração 10,
- no n.º 2 do artigo 7.º, a alteração 11,
- no anexo I, ponto 10, alínea 1), a alteração 15.

Assinala-se que a alteração 17, que se destina a retomar a alteração 15 no anexo II, parte introdutória (entre as verificações citadas a título de exemplo), deixou de se justificar. Com efeito, a parte introdutória do anexo II não consta da posição comum [ver ponto III.2, alínea c), *supra*].

### 3. Alterações do Parlamento Europeu não aceites pelo Conselho

#### a) Não retomadas pela Comissão

O Conselho não aceitou as alterações 2, 12 e 13.

- A alteração 2 destina-se a aditar no n.º 1 do artigo 3.º da proposta alterada da Comissão (n.º 1 do artigo 4.º da posição comum) uma disposição que prevê que a duração e o conteúdo da formação do inspector que efectua a inspecção técnica na estrada sejam determinadas conforme o processo comitológico. O Conselho considerou que não era necessário exigir que o inspector tenha formação técnica específica em matéria de inspecção técnica dos veículos na estrada e que portanto a harmonização do conteúdo e da duração dessa formação não dependem do objecto da posição comum. Além disso, a Directiva 96/96/CE não prevê qualquer harmonização a esse respeito. Para além do mais, o processo comitológico previsto no artigo 9.º só se emprega para a adaptação do anexo I ou para a adaptação à evolução técnica das normas técnicas do anexo II.
- A alteração 12 destina-se a aditar ao artigo 9.º da proposta alterada, que impõe que os Estados-Membros instaurem um regime de sanções, uma disposição para evitar que as sanções adoptadas pelos Estados-Membros não apresentem disparidades muito grandes.

O Conselho não retomou este artigo por considerar não ser necessário prever na presente directiva disposições específicas relativas às sanções aplicáveis em caso de violação da directiva.

- A alteração 13, primeira e terceira partes, destina-se a adiar por seis meses as datas de transposição e do início da aplicação da directiva previstas no n.º 1 do artigo 10.º da proposta de directiva alterada, visto estarem ultrapassadas.

A alteração 13, segunda parte, condiciona a entrada em vigor da directiva à aprovação, pelos Estados-Membros, depois de consultada a Comissão, das disposições exigidas no tocante à formação dos inspectores, à disponibilidade dos recursos materiais e humanos necessários para a realização das inspecções e à uniformização das sanções.

No que diz respeito à alteração 13, primeira e terceira partes, o Conselho considerou preferível, no n.º 1 do artigo 11.º da posição comum, prever uma só data, a do início da aplicação da directiva, e fixar esta data em função da data de entrada em vigor da directiva.

No tocante à alteração 13, segunda parte, o Conselho:

- argumentou que não era possível prever num artigo que a directiva entre em vigor numa data exacta e, num outro artigo, que a directiva só poderá entrar em vigor a partir do momento em que os Estados-Membros tenham tomado determinadas disposições.

O artigo 11.º da proposta alterada, que não é objecto de alteração, bem como o artigo 12.º da posição comum, fixam com efeito uma data precisa de entrada em vigor da directiva, definida por referência à data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*,

- considerou não ser aceitável condicionar a entrada em vigor da directiva a uma certa harmonização da formação dos inspectores, dos regimes de sanções e dos recursos técnicos e humanos necessários para a realização das inspecções. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros conservam a liberdade de tomar, ou não, disposições nestes domínios, quer sob forma harmonizada quer não.

O Conselho não aceitou as alterações 8 e 16.

- A primeira parte da alteração 8 destina-se a aditar ao n.º 2 do artigo 5.º uma disposição que permite ao inspector decidir imobilizar o veículo tendo em vista o reboque imediato do veículo para um centro de inspecção autorizado, se o inspector considerar que a deficiência de manutenção é tal que apresenta um risco grave para a circulação.

O Conselho considerou que quando se torna evidente que o veículo constitui um risco importante, a medida adequada é a suspensão da utilização do veículo e que o reboque é da responsabilidade do proprietário do veículo, que deverá manter a sua liberdade de escolha para determinar o local em que o veículo deverá ser reparado.

A segunda parte da alteração 8 refere-se ao caso em que a importância das deficiências de manutenção é considerada suficientemente grave para justificar um exame mais aprofundado. Nesse caso, o veículo pode ser submetido a um controlo técnico num centro de inspecções autorizado e uma cópia do certificado emitido pelo centro técnico será enviada ao serviço de inspecção que tiver constatado as deficiências.

O Conselho considera ser preferível prever que o veículo só deverá ser submetido a um controlo mais elaborado e não ao conjunto dos controlos exigidos no âmbito de um controlo técnico na acepção da Directiva 96/96/CE. Além disso, o Conselho considerou que o referido controlo mais elaborado deverá ser efectuado num centro situado nas proximidades, de maneira a reduzir ao mínimo, em conformidade com o n.º 2 do artigo 3.º, os custos e os atrasos ocasionados aos condutores e às empresas.

Quanto ao envio da cópia do certificado ao serviço de inspecções, disposição que não consta da proposta alterada, o Conselho considerou que é preferível dar aos Estados-Membros a liberdade de determinar as regras de informação do serviço de inspecções.



- A alteração 16 destina-se a retomar o ponto 16 do anexo I da proposta alterada (ponto 11 do anexo I da posição comum), sendo os dois casos objecto da alteração 8. A alteração 16 não foi portanto aceite pelo Conselho.

Além disso, o Conselho reduziu para um só o número de casos que constam do ponto 11 do anexo I. Tendo em conta as indicações que o inspector deverá fornecer em conformidade com o ponto 10 do anexo I, o Conselho considerou com efeito que, no ponto 11, só era suficiente prever como resultado da inspecção a suspensão da utilização do veículo que apresentar defeitos graves.

O Conselho não aceitou a alteração 14.

Esta alteração destina-se a aditar no n.º 6 do anexo I uma nova categoria de veículos submetidos à inspecção técnica na estrada, ou seja, os veículos destinados ao transporte de animais. Com efeito, o Parlamento Europeu considerou que esta categoria de veículos deverá ser objecto de uma inspecção distinta dada a necessidade de observar características suplementares como a temperatura no compartimento destinado ao transporte ou o bom funcionamento das pranchas de embarque.

O Conselho considerou que, segundo a proposta alterada da Comissão, a directiva só deverá instaurar inspecções na estrada do estado técnico para as categorias de veículos a que se refere a Directiva 96/96/CE, sem ter em conta a utilização do veículo. A verificação da observância dos regulamentos técnicos aplicáveis ao transporte de animais ultrapassa o âmbito da presente directiva que é uma directiva específica que se insere no quadro da Directiva 96/96/CE da qual retoma, textualmente ou no sentido, os pontos de controlo e as regras para efectuar os controlos previstos.

b) *Retomada pela Comissão*

O Conselho não aceitou a alteração 5, que se destina a especificar, no n.º 1 do artigo 4.º da proposta alterada (n.º 1 do artigo 3.º da posição comum), que é após concertação mútua e consulta prévia à Comissão que os Estados-Membros deverão organizar as inspecções adequadas e regulares na estrada sem aviso prévio previstas pela directiva. O Conselho justificou a sua posição pela sobrecarga burocrática que decorrerá da aceitação desta alteração, bem como pelas dificuldades que a eventual planificação destas inspecções causará, mesmo a nível nacional.

O Conselho considera suficiente que, em aplicação do artigo 6.º, os Estados-Membros comuniquem à Comissão e esta ao Parlamento Europeu, os dados relativos às inspecções efectuadas e que, em aplicação do artigo 7.º, os Estados-Membros organizem assistência mútua para a aplicação da directiva.

O Conselho não aceitou a segunda parte da alteração 9, que prevê que os períodos de imobilização do veículo fiquem sujeitos a um controlo estatístico. Recorda-se que a primeira parte desta alteração está abrangida pelo n.º 2 do artigo 3.º da posição comum (ver ponto IV.2 *supra*).

O Conselho considerou que a instauração de um controlo estatístico deste género representará uma carga administrativa demasiado pesada.

---