



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 13 de junho de 2013
(OR. en)**

10837/13

**Dossiê interinstitucional:
2012/0186 (COD)**

**TRANS 322
CODEC 1425**

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral

para: Delegações

n.º doc. ant.: 10277/13 TRANS 290 CODEC 1274

n.º prop. Com.: 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

Assunto: Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO relativo à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que
circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE

– *Orientação geral*

Na sua reunião de 10 de junho de 2013, o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) definiu uma orientação geral sobre a proposta em epígrafe que se apresenta no Anexo.

BE e LV abstiveram-se, e a Comissão informou que mantinha a sua reserva geral sobre o texto acordado enquanto se aguarda a votação do PE em primeira leitura. BE, IT e LV apresentaram declarações, que serão exaradas na ata do Conselho.

Os considerandos da proposta serão analisados numa fase posterior, à luz do acordo sobre as disposições materiais.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam
na União e que revoga a Diretiva 2000/30/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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

¹ JO C ..., p.

² JO C ..., p.

- (1) No Livro Branco "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos"³, publicado em 28 de março de 2011, a Comissão apontava para o objetivo de "zero mortes" em acidentes de viação, do qual a União se deveria aproximar no horizonte de 2050. Nesta perspetiva, as tecnologias automóveis poderão dar um importante contributo para melhorar o historial de segurança do transporte rodoviário.
- (2) Na comunicação intitulada "Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020"⁴, a Comissão propunha, 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, entre os quais o reforço da segurança dos veículos, a redução do número de feridos e o reforço da proteção dos utentes vulneráveis da via pública, em particular os motociclistas.
- (3) A inspeção técnica automóvel é parte de um regime mais vasto cujo propósito é assegurar que os veículos em circulação se mantêm em condições aceitáveis, do ponto de vista da segurança e da proteção do ambiente. Esse regime deverá compreender a inspeção técnica periódica de todos os veículos e a inspeção técnica na estrada dos veículos utilizados no transporte rodoviário comercial, bem como um procedimento de matrícula que garanta que os veículos que constituem um perigo para a segurança rodoviária são irradiados da via pública.
- (4) A União adotou um conjunto de normas e requisitos técnicos no domínio da segurança dos veículos. É necessário contudo assegurar, mediante um regime de inspeções não anunciadas, que os veículos colocados no mercado continuam a satisfazer as normas de segurança durante toda a sua vida útil.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM (2010) 389 final.

- (5) As inspeções técnicas na estrada, estabelecidas pela Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade⁵, são um elemento crucial para que os veículos comerciais conservem durante toda a sua vida útil um alto nível de aptidão para circular. Estas inspeções contribuem não só para a segurança rodoviária e a redução das emissões dos veículos, mas também para prevenir a concorrência desleal no transporte rodoviário que resultaria de um nível de inspeção diferente de Estado-Membro para Estado-Membro.
- (6) As inspeções na estrada deverão ter por base um sistema de classificação por nível de risco. Os Estados-Membros poderão recorrer ao sistema de classificação estabelecido em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho⁶.
- (7) A presente diretiva deverá aplicar-se aos veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h pertencentes às categorias definidas na 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 veículos⁷. Os Estados-Membros deverão, contudo, ter a liberdade de inspecionar na estrada veículos não abrangidos pela diretiva ou controlar outros elementos do transporte rodoviário, em particular os períodos de condução e descanso ou o transporte de mercadorias perigosas.

⁵ JO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

⁶ JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

⁷ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (8) Os relatórios sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE⁸ mostram claramente a importância das inspeções técnicas na estrada. No período 2007-2008, em toda a União, o número de veículos submetidos a esta inspeção e cujo mau estado obrigou à sua imobilização ascendeu a quase 300 000. Os relatórios revelam também disparidades significativas nos resultados das inspeções efetuadas pelos Estados-Membros. No período 2007-2008, a percentagem de determinadas deficiências variava entre 0,6 % num país e 41,4 % no país vizinho. A diferença no número de inspeções na estrada efetuadas pelos vários Estados-Membros é também importante. Para se chegar a um maior equilíbrio, os Estados-Membros deverão comprometer-se a efetuar um número mínimo de inspeções, proporcional ao número de veículos comerciais matriculados no respetivo território.
- (9) A utilização de furgonetas com reboque no transporte rodoviário tem vindo a crescer. A estes veículos não se aplicam, todavia, requisitos como a formação dos condutores profissionais ou a instalação de limitadores de velocidade, o que se traduz num número de acidentes relativamente elevado com estes veículos. Convirá, portanto, incluí-los no âmbito de aplicação do regime de inspeção técnica na estrada.
- (10) Para obviar a custos e encargos administrativos desnecessários e tornar as inspeções mais eficazes, a prioridade na inspeção deverá ser dada aos veículos das empresas que não respeitam as normas de segurança e ambientais, premiando em contrapartida, com menos inspeções, os veículos explorados por empresas responsáveis e atentas à segurança e conservados em bom estado.
- (11) O sistema de inspeções técnicas na estrada deverá consistir numa inspeção inicial, seguida, se necessário, de outra mais minuciosa. Em ambos os casos, a inspeção deverá incidir sobre todas as partes e sistemas relevantes do veículo. No interesse de uma maior harmonização, deverão introduzir-se, para todos os itens possíveis a inspecionar, métodos de inspeção e exemplos de deficiências e sua avaliação por grau de importância.

⁸ COM(2010) 754 final.

- (12) Os relatórios das inspeções técnicas na estrada têm formato eletrónico em vários Estados-Membros. Se for esse o caso, deverá ser entregue cópia impressa ao condutor. Os dados e informações obtidos nas inspeções na estrada deverão ser transferidos para um repositório comum do Estado-Membro, para que possam ser tratados facilmente e transferidos sem encargos administrativos suplementares.
- (13) O recurso a unidades móveis de inspeção reduz as demoras e os custos para os operadores, uma vez que permite efetuar inspeções minuciosas diretamente na estrada. Em algumas circunstâncias, estas inspeções minuciosas poderão igualmente ser efetuadas em centros de inspeção.
- (14) O pessoal encarregue de efetuar inspeções minuciosas na estrada deverá, pelo menos, ter as mesmas competências e satisfazer os mesmos requisitos que o pessoal que efetua as inspeções previstas na Diretiva (UE) n.º XX/XX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE⁹.
- (15) A cooperação e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros são essenciais para uma maior harmonização do sistema de inspeções técnicas na estrada em toda a União. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, cooperar mais estreitamente, inclusive nas ações no terreno. A cooperação deverá igualmente compreender a organização periódica de ações concertadas de inspeção na estrada.
- (16) Com vista ao intercâmbio eficiente de informações entre os Estados-Membros, deverá haver em cada um deles um organismo que sirva de interlocutor com as outras autoridades competentes interessadas. Esse organismo deverá também compilar os dados estatísticos de interesse. Os Estados-Membros deverão, além disso, aplicar no seu território uma estratégia coerente de repressão do incumprimento, designando eventualmente um organismo de coordenação para o efeito. Em cada Estado-Membro, as autoridades competentes deverão definir procedimentos para efeitos da definição dos prazos a respeitar e da natureza das informações a comunicar.

⁹ JO L [XXX].

- (17) Para que o regime de inspeção técnica na estrada existente na União possa ser monitorizado, os Estados-Membros deverão comunicar de dois em dois anos à Comissão os resultados das inspeções na estrada. A Comissão deverá transmitir os dados recolhidos ao Parlamento Europeu.
- (18) Os Estados-Membros deverão estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração da presente diretiva e garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.
- (19) Para que a presente diretiva possa ser complementada com outras medidas técnicas, 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 atender, se for o caso, à evolução da legislação da UE no domínio da homologação de veículos, no que respeita às categorias de veículos, e à necessidade de atualizar os anexos à luz da evolução técnica. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (20) 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, 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 Comissão¹⁰.

¹⁰ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (21) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, designadamente o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de normas harmonizadas para as inspeções na estrada a veículos em circulação na União, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, ser mais bem alcançado ao nível da União, esta pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aquele objetivo.
- (22) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, conforme estabelecido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (23) A presente diretiva alarga o âmbito de aplicação da Diretiva 2000/30/CE e atualiza os requisitos técnicos nela estabelecidos. Essa diretiva deverá, portanto, ser revogada. A presente diretiva incorpora, também, as regras constantes da Recomendação 2010/379/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, relativa à avaliação do risco de deficiências detetadas durante a inspeção técnica na estrada (de veículos comerciais) em conformidade com a Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹.

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

¹¹ JO L 173 de 8.7.2010, p. 97.

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

A fim de aumentar a segurança rodoviária e melhorar o ambiente, a presente diretiva estabelece o regime de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais que circulam no território dos Estados-Membros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se aos veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho:
 - a) Veículos a motor projetados e construídos principalmente para o transporte de passageiros e sua bagagem, com mais de oito lugares sentados, excluindo o do condutor – categorias M2 e M3,
 - b) [*suprimido*],
 - c) Veículos a motor projetados e construídos principalmente para o transporte de mercadorias, com uma carga máxima superior a 3,5 toneladas – categorias N2 e N3,
 - d) [*suprimido*],
 - e) Reboques e semirreboques projetados e construídos principalmente para o transporte de mercadorias ou pessoas, com uma carga máxima superior a 3,5 toneladas – categorias O3 e O4.

2. A presente diretiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efetuarem inspeções técnicas na estrada a veículos não abrangidos pelas suas disposições, controlarem outros elementos do transporte e da segurança rodoviários ou efetuarem inspeções fora da via pública. Nada na presente diretiva impede um Estado-Membro de limitar a utilização de um determinado tipo de veículos a certas partes da sua rede rodoviária por razões de segurança rodoviária.

Artigo 3.º

Definições

As definições a seguir indicadas aplicam-se apenas para efeitos da presente diretiva:

- 1) "Veículo", um veículo a motor que não circula sobre carris, bem como o seu reboque ou semirreboque;
- 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 construído para ser rebocado por um veículo a motor;
- 4) "Semirreboque", um reboque a acoplar a um veículo a motor de tal modo que parte dele assenta no veículo e parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo;
- 5) "Carga", todas as mercadorias que seriam normalmente colocadas na parte, ou sobre a parte, do veículo projetada para transportar uma carga e que não estão fixadas de forma permanente no veículo, incluindo os objetos transportados pelo veículo em grades, caixas móveis ou contentores;
- 6) "Veículo comercial", um veículo a motor, e o seu reboque ou semirreboque, utilizado principalmente para o transporte de mercadorias ou passageiros para fins comerciais, tais como o transporte por conta de outrem ou por conta própria, ou para outros fins profissionais;

- 7) "Veículo matriculado num Estado-Membro", um veículo que foi matriculado ou entrou em circulação num Estado-Membro;
- 8) "Titular do certificado de matrícula", a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;
- 8-A) "Empresa", uma empresa na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário¹²;
- 9) "Inspeção técnica na estrada", uma inspeção técnica não anunciada de um veículo comercial destinada a verificar a aptidão do veículo a circular e efetuada pelas autoridades competentes de um Estado-Membro ou sob supervisão direta destas;
- 9-A) "Via pública", uma via de utilidade pública geral como as estradas locais, regionais ou nacionais, vias rápidas ou autoestradas;
- 10) "Inspeção técnica", uma inspeção para garantir que o veículo é seguro para utilização na via pública e está conforme com as características ambientais requeridas;
- 10-A) "Certificado de inspeção técnica", um relatório da inspeção técnica emitido pela autoridade competente, ou pelo centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;
- 11) "Autoridade competente", a autoridade ou organismo público autorizado pelos Estados-Membros e responsável por administrar o regime de inspeção técnica na estrada, incluindo, se for o caso, a execução das inspeções técnicas na estrada;
- 12) "Inspetor", a pessoa autorizada por um Estado-Membro ou pela respetiva autoridade competente a efetuar inspeções técnicas iniciais e/ou minuciosas na estrada;

¹² JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

- 13) "Deficiências", as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica na estrada;
- 14) "Ação de inspeção concertada na estrada", uma ação de inspeções técnicas na estrada organizada conjuntamente pelas autoridades competentes de dois ou mais Estados-Membros.

CAPÍTULO II

REGIME DE INSPEÇÃO NA ESTRADA E OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Regime de inspeção técnica na estrada

O regime de inspeção técnica na estrada compreende as inspeções técnicas iniciais na estrada previstas no artigo 10.º, n.º 1, e as inspeções técnicas minuciosas na estrada previstas no artigo 10.º, n.º 2.

Artigo 5.º

Número de veículos a inspecionar

1. Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a), c) e e), que circulem no seu território, cada Estado-Membro deve efetuar, por ano civil, um número adequado de inspeções iniciais na estrada, que deve ser proporcional ao número total destes veículos que estejam matriculados e/ou sejam explorados no seu território.
2. [*suprimido*]

Artigo 6.º

Sistema de classificação dos riscos¹³

Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a), c) e e), os Estados-Membros devem assegurar que as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências descritas nos Anexos II e, quando aplicável, IV constatadas nos veículos explorados por cada empresa sejam introduzidas no sistema de classificação dos riscos criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE¹⁴. Essas informações devem ser utilizadas para controlar com maior rigor e frequência as empresas com uma classificação de risco elevado. O sistema deve ser administrado pelas autoridades competentes do Estado-Membro¹⁵.

Artigo 7.º

Responsabilidades

1. Os Estados-Membros devem exigir que sejam conservados a bordo do veículo, se existirem, o certificado, ou a sua cópia, correspondente à última inspeção técnica periódica efetuada e o relatório da última inspeção técnica na estrada efetuada. Os Estados-Membros podem permitir que as suas autoridades aceitem comprovativos eletrónicos destas inspeções, se essas informações estiverem acessíveis.
2. Os Estados-Membros devem exigir que as empresas e os condutores de um veículo objeto de inspeção técnica na estrada tenham para com os inspetores uma atitude cooperante, facultando-lhes acesso ao veículo e às suas partes, bem como a toda a documentação pertinente, para efeitos de inspeção.

¹³ Para clarificar a relação entre este artigo e a Diretiva 2006/22/CE, será inserido no texto o seguinte considerando (10-A): "O Regulamento (CE) n.º 1071/2009, relativo aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário, exige que os Estados-Membros alarguem o sistema de classificação dos riscos criado nos termos da Diretiva 2006/22/CE no que se refere à execução das regras aplicáveis em matéria de períodos de condução e de repouso de modo a abranger outros domínios especificados relacionados com o transporte rodoviário, incluindo a inspeção dos veículos comerciais. Por conseguinte, as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências constatadas nos veículos deverão ser introduzidas no sistema de classificação dos riscos criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE."

¹⁴ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

¹⁵ O considerando seguinte será aditado ao texto a fim de esclarecer que existe flexibilidade na implementação prática dos sistemas de classificação dos riscos: "Os Estados-Membros podem decidir sobre as disposições técnicas e administrativas adequadas aplicáveis funcionamento dos sistemas de classificação dos riscos."

3. [suprimido]¹⁶

Artigo 8.º

Inspetores

1. Ao selecionarem os veículos para inspeção **técnica** na estrada e ao efetuarem a inspeção, os inspetores devem abster-se de discriminar veículos em função da nacionalidade do condutor ou do país em que o veículo foi matriculado ou entrou em circulação.
2. [suprimido]
3. Ao efetuar uma inspeção técnica na estrada, o inspetor não deve ter nenhum conflito de interesses¹⁷.
4. A remuneração dos inspetores não pode estar diretamente relacionada com o resultado das inspeções técnicas iniciais ou minuciosas na estrada que tiverem efetuado.
5. As inspeções técnicas minuciosas na estrada devem ser efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação previstos no artigo 12.º e no Anexo VI da Diretiva (UE) n.º XXX/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativa à inspeção técnica dos veículos a motor e seus reboques. Os Estados-Membros podem dispor que os inspetores que efetuem inspeções em instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou que recorram a unidades móveis de inspeção devem satisfazer estes requisitos ou requisitos alternativos.

¹⁶ Será inserido o considerando seguinte: "*O titular do certificado de matrícula e, quando aplicável, o operador do veículo, deverão ser responsáveis pela manutenção do veículo em condições de circulação.*"

¹⁷ Será inserido um considerando para clarificar o conceito de conflito de interesses.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO

Artigo 9.º

Seleção dos veículos para inspeção inicial na estrada

Ao selecionarem os veículos para inspeção técnica inicial na estrada, os inspetores podem dar prioridade aos veículos explorados por empresas classificadas no perfil de risco elevado, conforme previsto na Diretiva 2006/22/CE. Os veículos também podem ser selecionados de forma aleatória, ou quando se suspeitar que representam um risco para a segurança rodoviária ou o ambiente.

Artigo 10.º

Objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos selecionados conforme previsto no artigo 9.º sejam objeto de uma inspeção técnica inicial na estrada.

Na inspeção técnica inicial na estrada de um veículo, o inspetor:

- a) Deve verificar, se existirem, o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção técnica na estrada, conservados a bordo conforme disposto no artigo 7.º, n.º 1, ou os comprovativos eletrónicos destes documentos;
- b) Deve avaliar visualmente o estado do veículo;
- c) Pode efetuar uma avaliação visual das condições de imobilização da carga do veículo, em conformidade com o artigo 13.º;

- d) Pode efetuar controlos técnicos por qualquer método adequado. Tais controlos técnicos podem ser efetuados para fundamentar uma decisão no sentido de submeter o veículo a uma inspeção técnica minuciosa na estrada ou de requerer que as deficiências sejam corrigidas sem demora nos termos do artigo 14.º, n.º 1.

Se no relatório anterior de inspeção técnica na estrada estiverem anotadas deficiências, o inspetor deve verificar se foram corrigidas.

2. O inspetor deve decidir, com base nos resultados da inspeção inicial, se o veículo, ou o seu reboque, devem ser submetidos a uma inspeção minuciosa na estrada.
- 2.-A A inspeção técnica minuciosa na estrada deve abranger um, vários ou todos os itens enumerados no Anexo II e deve ter em conta os métodos recomendados aplicáveis à inspeção desses itens.
3. Se o certificado de inspeção técnica, ou o relatório de inspeção na estrada, indicar ter sido inspecionado, nos três meses anteriores, um dos itens enumerados no Anexo II, o inspetor deve abster-se de o inspecionar, exceto se uma deficiência óbvia o justificar.
4. [*suprimido*]

Artigo 11.º

Instalações de inspeção

1. As inspeções técnicas minuciosas na estrada devem ser efetuadas com recurso a uma unidade móvel de inspeção, a instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada, ou a um centro de inspeção na aceção da Diretiva (UE) n.º XXX/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques.

2. Caso as inspeções minuciosas tenham de ser efetuadas num centro de inspeção ou numa instalação designada para efeitos de inspeção na estrada, deve ser utilizado o centro ou instalação mais exequível.
3. As unidades móveis de inspeção e as instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada devem estar providas de equipamento apropriado para as inspeções técnicas minuciosas na estrada, incluindo o equipamento necessário para avaliar o estado dos travões, da direção, da suspensão e dos inconvenientes do veículo, como exigido. Caso as unidades móveis de inspeção ou as instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada não incluam o equipamento necessário para verificar qualquer elemento indicado na inspeção inicial, o veículo será direcionado para um centro ou instalação onde possa ser efetuada uma inspeção minuciosa desse elemento.

Artigo 12.º

Avaliação das deficiências

1. O Anexo II prevê, para cada item a inspecionar, uma lista das deficiências possíveis e o respetivo grau de gravidade.
2. As deficiências constatadas durante as inspeções **técnicas** na estrada dos veículos devem ser classificadas num dos seguintes grupos:
 - deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente, e outras anomalias menores;
 - deficiências importantes, suscetíveis de prejudicar a segurança do veículo ou de ter impacto no ambiente ou pôr em risco outros utentes da via pública, ou outras anomalias mais importantes;
 - deficiências perigosas que constituem um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto no ambiente.

3. Um veículo que apresente deficiências de um ou mais dos grupos previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente à deficiência mais grave. Um veículo que apresente várias deficiências nos mesmos itens inspecionados, definidos no âmbito das inspeções no Anexo II, pode ser classificado no grupo imediatamente superior se se puder demonstrar que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 13.º

Normas específicas para a inspeção das condições de imobilização da carga¹⁸

1. Durante uma inspeção na estrada, o veículo pode ser submetido a uma inspeção da imobilização da sua carga nos termos do Anexo IV, a fim de garantir que a carga esteja imobilizada de modo a não interferir com a condução em condições de segurança ou pôr em perigo a vida, a saúde, bens ou o ambiente. Os controlos podem incidir na verificação de que, em qualquer situação de utilização do veículo, incluindo situações de emergência ou arranques em subidas:
 - a posição das diversas cargas só pode sofrer alterações mínimas, tanto no que respeita à posição relativa das cargas entre si como à posição das cargas em relação aos taipais ou outras superfícies do veículo, e
 - as cargas não podem sair do espaço de carga **ou** deslocar-se para fora da superfície de carga.
2. [suprimido]
3. [suprimido]

¹⁸ Será aditado o considerando seguinte: "*Todas as partes envolvidas no processo logístico, incluindo os embaladores, os carregadores, as empresas de transporte e os condutores têm a responsabilidade de garantir que a carga seja devidamente embalada e carregada num veículo adequado.*"

- 3-A. Sem prejuízo dos requisitos aplicáveis ao transporte de determinadas categorias de mercadorias, tais como as abrangidas pelo Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR)¹⁹, a imobilização da carga e a inspeção da imobilização da carga podem ser efetuadas em conformidade com os princípios e, se for caso disso, as normas estabelecidos no Anexo IV, Secção I. Pode ser utilizada a versão mais recente das normas estabelecidas no Anexo IV, Secção I, ponto 5.
4. As disposições a que se refere o artigo 14.º podem ser igualmente aplicáveis em caso de deficiência importante ou perigosa da imobilização da carga.
5. Os Estados-Membros velam por que o **pessoal** envolvido nos controlos da imobilização da carga seja devidamente formado para o efeito.

Artigo 14.º

Disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas

1. Os Estados-Membros devem dispor que toda e qualquer deficiência importante ou perigosa constatada numa inspeção inicial ou minuciosa deve ser corrigida sem demora injustificada.
2. Se o veículo estiver matriculado no Estado-Membro em que foi objeto da inspeção técnica na estrada, o inspetor pode decidir submetê-lo a inspeção técnica completa num prazo especificado. Se o veículo estiver matriculado noutra Estado-Membro, a autoridade competente pode requerer à autoridade competente desse Estado-Membro, através dos interlocutores a que se refere o artigo 17.º, que submeta o veículo a nova inspeção técnica pelo procedimento previsto no artigo 18.º, n.º 2. Sempre que se constatem, num veículo matriculado fora da União, deficiências importantes ou perigosas, os Estados-Membros podem decidir informar do facto a autoridade competente do país em que o veículo foi matriculado.

¹⁹ Transposto pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2012/45/UE da Comissão (JO L 332 de 4.12.2012).

3. Em caso de defeito, que exija uma correção rápida ou imediata, o Estado-Membro ou a autoridade competente pode limitar ou proibir a utilização do veículo até que as deficiências em causa sejam corrigidas. Pode ser autorizada a condução do veículo para a oficina mais próxima em que possam ser corrigidas essas deficiências, desde que as deficiências perigosas sejam atenuadas de forma a permitir essa deslocação e não haja risco imediato para a segurança dos ocupantes do veículo ou outros utentes da via pública. Se as deficiências não puderem ser atenuadas de modo a que o veículo possa chegar à oficina, o veículo pode ser levado para um local onde possa ser reparado.

Artigo 15.º

Taxas de inspeção

[suprimido]

Artigo 16.º

Relatório de inspeção e base de dados nacional das inspeções na estrada²⁰

1. Para cada inspeção técnica inicial na estrada efetuada, devem ser comunicadas à autoridade competente as seguintes informações:
 - a) País de matrícula do veículo;
 - b) Categoria do veículo;
 - c) Resultados da inspeção técnica inicial na estrada.

²⁰ Será redigido um considerando para clarificar o que deve fazer-se no caso dos veículos matriculados em países terceiros.

2. Concluída uma inspeção minuciosa, o inspetor deve redigir um relatório conforme previsto no Anexo V²¹. Os Estados-Membros devem assegurar que seja fornecida ao condutor do veículo uma cópia do relatório de inspeção.
3. O inspetor deve comunicar à autoridade competente, num lapso de tempo razoável, os resultados das inspeções técnicas minuciosas na estrada que efetuou. A autoridade competente deve conservar essas informações durante, pelo menos, 36 meses a contar da data de receção.

CAPÍTULO IV

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

Artigo 17.º

Designação dos interlocutores²²

1. Cada Estado-Membro deve designar um interlocutor, o qual:
 - assegura a coordenação com os interlocutores designados pelos outros Estados-Membros, no que respeita às medidas tomadas em conformidade com o artigo 18.º,
 - transmite à Comissão os dados referidos no artigo 20.º,
 - facilita qualquer outro tipo de intercâmbio de informações e prestação de assistência aos interlocutores de outros Estados-Membros.

²¹ Será redigido um considerando para sugerir que a Comissão analise a possibilidade de integrar o Anexo V relativamente a outros relatórios.

²² Será aditado o seguinte considerando: "*Na designação dos interlocutores, as disposições constitucionais e o nível de competências delas decorrente deverão ser respeitados.*"

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, o mais tardar [*um ano após a data de transposição da presente diretiva*], o nome e os dados de contacto do respetivo interlocutor e informá-la sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão elabora uma lista atualizada de todos os interlocutores e transmite-a aos Estados-Membros.

Artigo 18.º

Cooperação entre os Estados-Membros

1. Nos casos em que se constatem, num veículo não matriculado no Estado-Membro em que foi inspecionado, deficiências importantes ou perigosas ou deficiências que determinem a limitação ou proibição da utilização do veículo, o interlocutor desse Estado-Membro deve notificar os resultados da inspeção ao interlocutor do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado. Essa notificação deve conter os dados do relatório de inspeção na estrada previstos no Anexo V e deve ser comunicada tanto quanto possível através do registo eletrónico nacional a que se refere o artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as regras de execução para o processo de notificação dos veículos que apresentam deficiências importantes ou perigosas ao interlocutor do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado.
2. Nos casos em que se constatem deficiências importantes ou perigosas num veículo, o interlocutor do Estado-Membro em que o veículo foi inspecionado pode requerer, através do interlocutor, à autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado que tome as medidas apropriadas, designadamente submeter o veículo a nova inspeção técnica, conforme previsto no artigo 14.º.

Artigo 19.º

Ações concertadas de inspeção na estrada

Os Estados-Membros devem organizar regularmente ações concertadas de inspeção na estrada. Os Estados-Membros podem combinar essas ações com as previstas no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE.

Artigo 20.º

Comunicação de informações à Comissão

1. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, antes de 31 de março do ano seguinte ao termo de cada biénio e por meios eletrónicos, os dados recolhidos no biénio anterior relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender:
 - a) O número de veículos inspecionados;
 - b) A categoria a que pertencem os veículos inspecionados;
 - c) O país de matrícula dos veículos;
 - d) Em caso de inspeções minuciosas, os elementos controlados e os itens reprovados, de acordo com o Anexo V, ponto 10.

O primeiro relatório a apresentar respeitará ao biénio que se inicia em 1 de janeiro de [ano].

2. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as regras de execução relativas ao formato eletrónico em que os dados a que se refere o n.º 1 devem ser comunicados. Até que sejam estabelecidas essas regras, deve ser utilizado o modelo de relatório que figura no Anexo VI.

A Comissão transmite os dados recolhidos ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AOS PODERES DELEGADOS E ÀS COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO

Artigo 21.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 22.º, com vista a atualizar o artigo 2.º, n.º 1, conforme necessário para atender a alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação referida naquele artigo, sem afetar o âmbito de aplicação.

Artigo 22.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida no artigo 21.º é conferida à Comissão por um prazo de cinco anos [*a contar da data de transposição da presente diretiva.*] A Comissão elabora um relatório relativo à 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 21.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 21.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 23.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este 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 VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 24.º

Sanções

1. Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração da presente diretiva e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.
2. [*suprimido*]
3. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão o mais tardar [*três anos após a data de transposição da presente diretiva*] e informá-la sem demora de qualquer alteração subsequente que as afete.

Artigo 25.º

Revogação

A Diretiva 2000/30/CE é revogada com efeitos a partir de [*data de transposição da presente diretiva*].

Transposição²³

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 36 meses após a entrada em vigor da presente diretiva, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições 48 meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

No que diz respeito ao sistema de classificação dos riscos a que se refere o artigo 6.º da presente diretiva, os Estados-Membros aplicam tais disposições 84 meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

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 nas matérias regidas pela presente diretiva.

²³ A Comissão tenciona solicitar que o texto seguinte seja inserido num considerando, a discutir numa fase posterior com base numa justificação adequada: "*Em conformidade com a Declaração Política Conjunta dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos, de 28 de setembro de 2011, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar, nos casos em que tal se justifique, a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos explicando a relação entre as componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que se justifica a transmissão desses documentos.*"

Artigo 26.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-A

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente

Pelo Conselho,
O Presidente

ANEXO I

[suprimido]

ANEXO II

[fundido com o Anexo III]

ÂMBITO DA INSPEÇÃO ÍNDICE

1. ELEMENTOS A INSPECIONAR

- 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) Inconvenientes
- 9) Inspeções suplementares aos veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3

2. REQUISITOS RELATIVOS À INSPEÇÃO

Os itens que só podem ser verificados com equipamento estão assinalados com (E).

Os itens que só podem ser parcialmente verificados sem equipamento estão assinalados com +(E).

Se o método de inspeção for "visual", além de observar os itens, o inspetor deve, se for caso disso, manuseá-los, avaliar o ruído que geram ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado, sem recorrer a equipamentos.

As inspeções técnicas na estrada podem incidir sobre os itens enumerados no Quadro 1, que inclui os métodos de inspeção recomendados que devem ser usados. Nada no presente anexo impede um inspetor de usar, se for caso disso, equipamento adicional como um mecanismo de elevação ou um poço.

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. A inspeção pode incluir também uma verificação de que as peças e componentes do veículo correspondem às características de segurança e ambientais exigidas e em vigor à data da homologação ou, se for o caso, à data do retroequipamento.

Caso a conceção do veículo não permita a aplicação dos métodos de inspeção técnica do presente Anexo, a inspeção deve ser efetuada de acordo com os métodos de inspeção aceites pelas autoridades competentes.

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 retroequipamento.

ANEXO III

1. OBJETO E MÉTODOS DAS INSPEÇÕES TÉCNICAS, AVALIAÇÃO DAS DEFICIÊNCIAS DOS VEÍCULOS

Para os sistemas e componentes de cada veículo sujeitos a inspeções técnicas, a avaliação das deficiências deve ser efetuada de acordo com os critérios estabelecidos no 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) Placa(s) de matrícula inexistente(s) ou tão mal fixada(s) que pode(m) cair		X	
		b) Inscrição inexistente ou ilegível		X	
		c) Não conforme(s) 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 contendo imprecisões	X		
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM					
1.1. Estado mecânico e funcionamento					
1.1.1. Veio do pedal/da alavanca manual dos travões de serviço	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Veio demasiado apertado		X	
		b) Desgaste ou folga excessivos		X	
1.1.2. Estado do pedal/da alavanca manual e curso do dispositivo de acionamento do travão	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Curso de reserva excessivo ou insuficiente Não é possível travar a fundo ou travão bloqueado		X	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 depósitos	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 redução 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 longo segundo os requisitos (1)		X	
		c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de redução da pressão sem funcionar		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 ao 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	
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 deficiente		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 hidráulico 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) Torneira ou válvula autovedante defeituosa Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		b) Torneira ou válvula mal fixada ou mal montada Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		c) Fugas excessivas Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		d) Mau funcionamento. Funcionamento dos travões afetado.		X	X
1.1.9. Depósito de pressão do acumulador de energia	Inspeção visual	a) Depósito ligeiramente danificado ou ligeiramente corroído Depósito muito danificado. Corroído ou com fugas.	X	X	
		b) Dispositivo de purga inoperacional		X	
		c) Depósito mal fixado ou mal montado		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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		
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Falha ou fratura iminente			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 risco de 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) Falha ou fratura iminente			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
		b) Cinta ou calço sujo (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 inexistente Tambor ou disco com desgaste excessivo, fendido, mal fixado ou fraturado		X	X
		b) Tambor ou disco sujo (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem gravemente 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 movimento livre do sistema de travagem		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	
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) Acionador 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 Risco de fissuração		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 inexistente ou excessivamente danificada. Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada.	X	X	
		1.1.17. Válvula sensível à carga	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) Articulação defeituosa	
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				
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 deficiente		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) Sistema claramente defeituoso 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 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 Funcionamento do sistema afetado	X	X	
		c) Componentes mal fixados ou mal montados		X	
		d) Modificação insegura de componentes (3) Eficácia da travagem afetada		X	X
1.1.22. Tomadas de ensaio (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	Inexistentes		X	
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento	Insuficiente eficiência		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências			
			Ligeira	Importante	Perigosa	
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço						
1.2.1. Comportamento funcional (E)	Durante um ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas, 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 de direção)		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	
1.2.2. Eficiência (E)	Ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas ou, se não for possível utilizá-la por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerómetro registador ¹	Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte ² : Categoria N1: 45% Categorias M1, M2 e M3: 50% ³ Categorias N2 e N3: 43% ⁴ Categorias O2, O3 e O4: 40% ⁵ Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados				X
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 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 (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 de direção)		X	X
		c)	Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
1.3.2. Eficiência (E)	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 acima indicados, relativamente à massa do veículo durante o ensaio				X

¹ A eficiência da travagem, em percentagem, é calculada dividindo o esforço total de travagem alcançado quando o travão é aplicado pelo peso do veículo ou, no caso de um semirreboque, pela soma das cargas por eixo, multiplicando em seguida o resultado por 100.

² As categorias de veículos não abrangidas pela presente Diretiva estão incluídas a título de orientação.

³ Para veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991: 48 %.

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

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

⁶ Para veículos das categorias N1, N2 e N3: 2,2 m/s².

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento					
1.4.1. Comportamento funcional (E)	Aplicar o travão durante um ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas	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 eficiência, relativamente à massa do veículo durante o ensaio		X	X
1.4.2. Eficiência (E)	Ensaio com uma máquina de ensaios de travagem em condições estáticas. Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerómetro indicador ou registador	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 acima indicados, relativamente à massa do veículo durante o ensaio		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 sem funcionar		X	
1.6. Sistema antibloqueio de travagem	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o painel eletrónico do veículo	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador		X	
		b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema		X	
		c) Sondas 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 painel eletrónico do veículo		X	
1.7. Sistema de travagem eletrónico (EBS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o painel eletrónico do veículo	a) Mau funcionamento do dispositivo avisador		X	
		b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema		X	
		c) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
		d) Conector entre o veículo trator e o reboque é incompatível ou está em falta			X
1.8. Óleo dos travões	Inspeção visual	Óleo dos travões contaminado ou sedimentado Risco iminente de falha		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2. DIREÇÃO					
2.1. Estado mecânico					
2.1.1. Estado da direção	Inspeção visual do funcionamento da direção girando o volante				
		a) Veio do setor da direção torcido ou estrias desgastadas Funcionamento afetado		X	X
		b) Desgaste excessivo do veio do setor da direção Funcionamento afetado		X	X
		c) Movimento excessivo do veio do setor da direção Funcionamento afetado		X	X
		d) Com fugas Formação de gotas	X	X	
2.1.2. Fixação da caixa da direção	Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido inverso	a) Caixa da direção mal fixada Fixações perigosamente soltas ou movimento visível em relação ao quadro		X	X
		b) Orifícios de fixação ovalados no quadro 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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido contrário.	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) Falta 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
		g) Cobertura de proteção contra o pó danificada ou deteriorada Cobertura de proteção contra o pó inexistente ou muito deteriorada	X	X	
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção	Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido contrário, com as rodas assentes no piso e o motor a trabalhar (veículo com direção assistida).	a) Articulação/barra da direção bate numa peça fixa do quadro		X	
		b) Batentes da direção sem funcionar ou inexistentes		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.1.5. Direção assistida	Inspeccionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de óleo hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no piso e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida funciona.	a) Fuga de óleo		X	
		b) Óleo insuficiente (abaixo da marca MIN) Reservatório insuficiente		X	X
		c) Mecanismo sem funcionar Direção afetada		X	X
		d) Mecanismo fraturado ou mal fixado Direção afetada		X	X
		e) Componentes desalinhados ou a bater Direção afetada		X	X
		f) Modificação insegura ⁽³⁾ Direção afetada		X	X
		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	Com as rodas assentes no piso, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante em várias direções num plano perpendicular à coluna 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 soltarem		X	X
		Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante Risco muito sério de se soltarem		X	X
		c) Fratura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante Risco muito sério de se soltarem		X	X
		d) Modificação insegura		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.2.2. Coluna da direção e amortecedores da direção	Pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante em várias direções num plano perpendicular à coluna 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) Fixação defeituosa		X	
		Risco muito sério de se soltar			X
	e) Modificação insegura ⁽³⁾			X	
2.3. Folgas na direção	Com o motor 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)	Inspeção visual	Desalinhamento evidente Condução a direito afetada; estabilidade direcional comprometida	X		
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual ou com um detetor de folgas em rodas especialmente adaptado	a) Componente ligeiramente danificado		X	
		Componente muito danificado ou fendido			X
		b) Folga excessiva		X	
		Condução a direito afetada; estabilidade direcional comprometida			X
	c) Fixação defeituosa Fixação seriamente afetada		X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências			
			Ligeira	Importante	Perigosa	
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 painel eletrónico do veículo	a) Falha do sistema assinalada pelo indicador luminoso de avaria da EPS		X		
		b) Assistência à direção não funciona		X		
		c) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		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 limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona limpa pelos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X			
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona limpa pelos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X			
		b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos(1), (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona limpa pelos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X			
		c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona limpa pelos limpa-para-brisas muito afetada		X		X
		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	
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	b) Espelho ou dispositivo ligeiramente danificado ou ligeiramente solto Espelho ou dispositivo inoperacional, muito danificado, solto ou mal fixado	X			
		c) Campo de visão necessário não coberto		X		
		a) Limpa-para-brisas sem funcionar ou inexistente		X		
3.4. Limpa-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	b) Escova defeituosa	X			

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Escova de limpa-para-brisas inexistente ou claramente defeituosa		X	
3.5. Lava-pára-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento do lava-pára-brisas (falta de líquido de lavagem, mas bomba a funcionar; jato de água desalinhado)	X		
		Lava-pára-brisas sem funcionar		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) Lâmpada/fonte luminosa defeituosa ou inexistente (lâmpadas/fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, mais de 1/3 a funcionar)	X		
		Lâmpadas/fontes luminosas únicas; no caso dos LED, visibilidade seriamente afetada		X	
		b) Sistema de projeção ligeiramente defeituoso (refletor e lente)	X		
		Sistema de projeção muito defeituoso ou inexistente (refletor e lente)		X	
		c) Farol mal fixado		X	
4.1.2. Alinhamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Farol muito desalinhado		X	
		b) Fonte luminosa mal montada		X	
4.1.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ (número de faróis acesos ao mesmo tempo)	X		
		Máximo permitido de intensidade luminosa para a frente excedido		X	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada, cor emitida, posição, brilho 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	a) Dispositivo sem funcionar		X	
		b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor		X	
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	Dispositivo sem funcionar	X		
		No caso de faróis de descarga em gás		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas permanentes					
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte luminosa defeituosa		X	
		b) Lentes defeituosas		X	
		c) Farol mal fixado Risco muito sério de cair	X		X
4.2.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor sem funcionar de acordo com os requisitos (1) É possível desligar as luzes de presença traseiras e as luzes de presença laterais com faróis acesos		X	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.2.3. 4.8.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos (1) Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa muito 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 muito reduzida	X		X
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 das LED, mais de 1/3 a funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar Todas as fontes luminosas sem funcionar	X		X
		b) Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes muito defeituosas (luz emitida afetada)	X		X
		c) Farol mal fixado Risco muito sério de cair	X		X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.3.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) Interruptor sem funcionar de acordo com os requisitos (1) Funcionamento retardado Totalmente inoperacionais	X	X	X
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Lâmpada, cor emitida, posição, brilho ou marcação(7) não conforme com os requisitos (1) Luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa muito reduzida	X	X	
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 das LED, mais de 1/3 a 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	
		c) Farol mal fixado Risco muito sério de cair	X	X	
		4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor sem funcionar de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Totalmente inoperacionais	X
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Lâmpada, cor emitida, posição, brilho ou marcação ⁽⁷⁾ 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, mais de 1/3 a 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	
		c) Farol mal fixado Risco muito sério de cair ou de provocar encandeamento nos veículos que se aproximam pela frente	X	X	
		4.5.2. Alinhamento(X)(2)	Inspeção visual e em funcionamento	Luz de nevoeiro dianteira claramente fora do alinhamento horizontal quando o feixe luminoso tem uma linha de corte (linha de corte muito baixa) Linha de corte acima da linha de corte dos faróis	X
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor sem funcionar de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Inoperacionais	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada, cor emitida, posição, brilho ou marcação ⁽⁷⁾ 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) Farol mal fixado Risco muito sério de cair	X	X	
4.6.2. 4.8.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada, cor emitida, posição, brilho ou marcação ⁽⁷⁾ não conforme com os requisitos (1)		X	
		b) Sistema sem funcionar de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor sem funcionar de acordo com os requisitos ⁽¹⁾	X		
		É possível ligar a luz de marcha-atrás sem a marcha-atrás estar engatada		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. Fontes luminosas únicas	X	X	
		c) Farol mal fixado Risco muito sério de cair	X	X	
4.7.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema sem funcionar de acordo com os requisitos (1)	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.8. Retrorefletores, delimitações retrorrefletoras e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado	X		
		Reflexão afetada		X	
		b) Refletor mal fixado	X		
		Em risco de cair		X	
4.8.2. 4.8.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou localização não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		Dispositivo inexistente; ou cor vermelha refletida para a frente ou cor branca refletida para a retaguarda			
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação					
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Sem funcionar	X		
		Sem funcionar para os máximos ou para a luz de nevoeiro traseira		X	
4.9.2. 4.8.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Não conforme 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	X		
		Tomada solta		X	
		b) Isolamentos danificados ou deteriorados	X		
		risco de curto-circuitos		X	
		c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator		X	
		luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.11. Cablagem	Inspeção visual, incluindo no interior do compartimento do motor em certos casos	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 giratórias ou no chão, ligações desligadas (partes relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		b) Cablagem ligeiramente deteriorada Cablagem muito deteriorada Cablagem extremamente deteriorada (partes relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		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 densidade luminosa permitida; luz vermelha emitida para a frente ou luz branca emitida para a retaguarda	X	X	
		c) Lâmpada/retrorefletor mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.13. Bateria(s)	Inspeção visual	a) Mal fixada Mal fixada; risco de curto-circuitos	X		
		b) Com fugas Perda de substâncias perigosas	X		
		c) Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		e) Ventilação (se exigida) inadequada		X	
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO					
5.1. Eixos					
5.1.1. Eixos (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Eixo fraturado ou deformado			X
		b) Má fixação ao veículo Estabilidade comprometida, funcionamento afetado: movimento de extensão em relação às fixações		X	
		c) Modificação insegura (3) Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo ou ao piso		X	
5.1.2. Mangas de eixo (+E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento do eixo em relação à 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	
		c) Movimento excessivo da manga de eixo em relação ao eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	
		d) Cavilha da manga de eixo mal fixada no eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5.1.3. Rolamentos das rodas (+E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível. 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
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 desgastado ou danificado de um modo que afeta a firmeza da fixação das rodas		X	X
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda	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 Firmeza da fixação no cubo afetada; firmeza da fixação do pneu afetada		X	X
		d) Tamanho ou tipo de roda não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ e que afeta a segurança rodoviária		X	
5.2.3. Pneus	Inspeção visual de todo o pneu, fazendo avançar e recuar o veículo	a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneus não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ e que afeta 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
		b) Pneus de dimensões diferentes no mesmo eixo ou num rodado duplo		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 tornam-se visíveis Profundidade do piso dos pneus não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	X
		f) Atrito de pneus contra outros componentes (palas flexíveis antiprojeção) Atrito de pneus contra outros componentes (sem comprometer a segurança da condução)	X	X	
		g) Pneus reesculpidos não conformes com os requisitos (1) Camada de proteção das telas afetada		X	X
5.3. Sistema de suspensão					
5.3.1. Molas e estabilizador (+E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	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
		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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual	a) Amortecedores mal fixados no quadro ou no eixo Amortecedores soltos	X		
		b) Amortecedor danificado, mostrando sinais de grande fuga de óleo ou de mau funcionamento		X	
		c) Amortecedor inexistente		X	
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão (+E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Componentes mal fixados no quadro ou no eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		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
5.3.4. Articulações da suspensão (+E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	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) Cobertura de proteção contra o pó muito deteriorada Cobertura de proteção contra o pó inexistente ou fraturada	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	
		d) Modificação insegura		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO					
6.1. Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro					
6.1.1. Estado geral	Inspeção visual	a) Ligeira fratura ou deformação de uma longarina ou travessa		X	
		Grande fratura ou deformação de uma longarina ou travessa			X
		b) Chapas de reforço ou fixações soltas		X	
		Maioria das fixações soltas; Peças pouco resistentes			X
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual	c) Corrosão excessiva que afeta a rigidez da montagem		X	
		Peças pouco resistentes			X
		a) Sistema de escape mal fixado ou com fugas		X	
		b) Entrada de gases de escape na cabina ou no habitáculo		X	
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o aquecimento dos mesmos)	Inspeção visual, utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL	Perigo para a saúde das pessoas que aí se encontram			X
		a) Depósito ou tubagens mal fixadas, dando origem a um risco significativo de incêndio			X
		b) Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz		X	
		Risco de incêndio; perda excessiva de matérias perigosas			X
		c) Tubagens esfoladas	X		
		Tubagens danificadas		X	
d) Mau funcionamento da torneira de combustível (se exigida)		X			
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o aquecimento dos mesmos)	Inspeção visual, utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL	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, partes do sistema defeituosas ⁽¹⁾			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe	Inspeção visual	a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões por contacto Risco de queda de peças; funcionalidade fortemente afetada		X	X
		b) Dispositivo claramente não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
6.1.5. Suporte de roda sobresselente (se montado)	Inspeção visual	a) Suporte em mau estado	X		
		b) Suporte fraturado ou mal fixado		X	
		c) Roda sobresselente mal fixada no suporte		X	
		Risco muito sério de cair			X
6.1.6. Dispositivos de engate e equipamento de reboque (+E)	Inspeção visual do desgaste e do bom funcionamento, 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) Fixação defeituosa Partes soltas com risco muito sério de caírem		X	X
		d) Dispositivo de segurança inexistente ou a funcionar mal		X	
		e) Indicadores de engate sem funcionar		X	
		f) Obstruem a placa de matrícula ou alguma das luzes (quando não estão a ser utilizados) Placa de matrícula não legível (quando não estão a ser utilizados)	X	X	
		g) Modificação insegura ⁽³⁾ (peças secundárias) Modificação insegura ⁽³⁾ (peças principais)		X	X
		h) Mecanismo de engate pouco resistente, incompatível ou não conforme com os requisitos			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/cadeias de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		d) Uniões flexíveis deterioradas Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		e) Veio danificado ou dobrado		X	
		f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		g) Cobertura de proteção contra o pó muito deteriorada Cobertura de proteção contra o pó inexistente ou fraturada	X	X	
		h) Modificação ilegal do conjunto propulsor		X	
6.1.8. Apoios do motor	Inspeção visual	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 via o painel eletrónico	a) Modificação da unidade de controlo que afeta a segurança e/ou o ambiente		X	
		b) Modificação do motor que afeta a segurança e/ou o ambiente			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 das pessoas que aí se encontram		X	X
		d) Modificação insegura ⁽³⁾ Espaço livre insuficiente em relação a peças giratórias ou móveis e à estrada		X	X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual	a) Carroçaria ou cabina mal fixada Estabilidade afetada		X	X
		b) Carroçaria/cabina claramente mal enquadrada com o quadro		X	
		c) Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina no quadro ou nas travessas e se simétrica Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina no quadro ou nas 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
6.2.3. Portas e fechos	Inspeção visual	a) Porta que não abre/não fecha bem		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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.4. Piso	Inspeção visual	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 a funcionar mal Banco móvel ou encosto do banco não fixável		X	X
		6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	a) Bancos defeituosos ou mal fixados (partes secundárias) Bancos defeituosos ou mal fixados (partes principais)	X
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	b) Bancos que não estão montados em conformidade com os requisitos (1) Número permitido de bancos excedido; localização não conforme com a homologação	X	X	
		Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo Segurança de funcionamento afetada		X	X
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	a) Degrau ou aro mal fixado Estabilidade insuficiente	X	X	
		b) Degrau ou aro 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	X		
		Perda importante de matérias perigosas		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	a) Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos Risco de lesões; risco de caírem	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
7. OUTROS EQUIPAMENTOS					
7.1. Cintos de segurança, fivelas e sistemas de retenção					
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança e fivelas	Inspeção visual	a) Pontos de ancoragem muito deteriorados Estabilidade afetada		X	X
		b) Ancoragem solta		X	
7.1.2. Estado dos cintos de segurança e fivelas	Inspeção visual e em funcionamento	a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou por montar		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) Fivela de cinto de segurança danificada ou a funcionar mal		X		
	e) Retrator de cinto de segurança danificado ou a funcionar mal		X		
7.1.3. Função de limitação de esforço dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o painel eletrónico	Função de limitação de esforço claramente inexistente ou não indicada para o veículo O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	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 painel eletrónico	Pretensor claramente inexistente ou não indicado para o veículo O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
7.1.5. Almofadas de ar ("airbags")	Inspeção visual e/ou via o painel eletrónico	a) Sacos de ar claramente inexistentes ou não indicados para o veículo O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
		b) Saco de ar claramente inoperacional		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via o painel eletrónico	Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica falha do sistema O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
7.2. Extintor(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	a) Inexistentes		X	
		b) Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Se exigido (táxis, autocarros, etc.)	X		X
7.3. Trancas e dispositivo antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Dispositivo que impede a condução do veículo sem funcionar	X		
		b) A funcionar mal 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 ⁽¹⁾	X		
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigida)(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	Inexistente, incompleta ou não conforme com os requisitos	X		
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos)(X) ⁽²⁾	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⁾ Risco de o som emitido ser confundido com sirenes das autoridades públicas	X		X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		d) Placa de aferição inexistente, ilegível ou desatualizada		X	
		e) Interferência ou manipulação clara		X	
		f) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de aferição.		X	
7.10. Limitador de velocidade (se montado/exigido) (+E)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível	a) Não montado 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) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de calibragem.		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.11 Conta-quilómetros (se disponível)(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou via o painel eletrónico	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 montado/exigido) (X)	Inspeção visual e/ou via o painel eletrónico	a) Sondas de velocidade das rodas inexistentes ou danificadas		X	
		O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
		b) Cablagens danificadas		X	
		c) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		d) Interruptor danificado ou a funcionar mal		X	
		e) Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica falha do sistema		X	
8. INCONVENIENTES					
8.1. Ruído					
8.1.1 Sistema de supressão de ruído (+E)	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que poderá realizar um ensaio de ruído com o veículo imobilizado utilizando um aparelho de medição de ruído).	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		X	
					X
8.2. Emissões de escape					
8.2.1 Emissões de motores a gasolina					
8.2.1.1 Equipamento de redução das emissões de escape	Inspeção visual	a) Equipamento de redução das emissões montado pelo construtor inexistente, modificado ou claramente defeituoso		X	
		b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
		c) O indicador de mau funcionamento não segue a sequência correta		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
8.2.1.2 Emissões gasosas (E)	Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ ou leitura do OBD. Em alternativa, medição com equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio normalizados.	<p>a) As emissões de gases excedem os níveis especificados pelo construtor</p> <p>b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a:</p> <p>i) veículos não equipados com um sistema avançado de redução das emissões,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4.5%, ou - 3.5% <p>consoante a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos⁽¹⁾</p> <p>ii) veículos equipados com um sistema avançado de redução das emissões,</p> <ul style="list-style-type: none"> - com o motor em marcha lenta sem carga: 0.5% - com o motor acelerado sem carga: 0.3% <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - com o motor em marcha lenta sem carga: 0.3%⁷ - com o motor acelerado sem carga: 0.2% <p>consoante a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos⁽¹⁾</p> <p>c) Valor lambda fora do intervalo 1±0,03 ou não conforme com as especificações do construtor</p> <p>d) Leitura do dispositivo OBD indica disfuncionamento importante</p> <p>e) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa</p>		X	
8.2.2 Emissões de motores diesel					
8.2.2.1. Equipamento de redução das emissões de escape	Inspeção visual	<p>a) Equipamento de redução das emissões montado pelo construtor inexistente ou claramente defeituoso</p> <p>b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões</p> <p>c) O indicador de mau funcionamento não segue a sequência correta</p> <p>d) reagente insuficiente, se aplicável</p>		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.	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 o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBP	a) No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos ⁽¹⁾ a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

⁷ Veículos homologados de acordo com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha A ou B, da Diretiva 70/220/CEE, ou posteriormente, ou veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2002.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	b) Pré-condicionamento do veículo: 1. Os veículos podem ser inspecionados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.	b) Se esta informação não estiver disponível ou os requisitos(1) não permitirem a utilização de valores de referência, motores diesel com aspiração normal: 2.5 m ⁻¹ , motores diesel sobrealimentados: 3.0 m ⁻¹ , ou, no caso dos veículos identificados nos requisitos(1) ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos(1): 1.5 m ⁻¹ ⁸		X	
	2. Requisitos de pré-condicionamento: i) O motor deve estar bem quente; 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 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 arranque da ventoinha de arrefecimento do motor. ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.				

⁸ 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.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>c) Método de inspeção:</p> <p>1. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação montado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de veículos pesados, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador.</p> <p>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.</p> <p>3. 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 construtor 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.</p>	c) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	
	<p>4. 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</p>				

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	<p>o número máximo de ciclos de ensaio.</p> <p>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.</p> <p>Em alternativa, medição com equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio normalizados.</p>				
8.4	Outros itens relativos ao ambiente				
8.4.1.	Fugas de óleos	<p>Fuga de óleo excessiva, passível de prejudicar o ambiente ou de representar um risco de segurança para os outros utentes da via pública</p> <p>A pingar óleo, o que constitui um risco muito sério</p>		X	X
9. INSPEÇÕES SUPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M2 E M3					
9.1.	Portas				
9.1.1	Portas de entrada e de saída	Inspeção visual e em funcionamento	a) Mau funcionamento		X
			b) Estado deteriorado	X	
			Risco de lesões		X
			c) Comando de emergência defeituoso		X
		d) Comando à distância de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		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		
		c) Martelo para partir os vidros inexistente	X		
		d) Acesso bloqueado		X	
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo(X)(2)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funciona corretamente Compromete a utilização segura do veículo		X	
		b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde das pessoas a bordo		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 das pessoas a bordo	X		
		b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde das pessoas a bordo		X	X
9.4. Bancos					
9.4.1 Bancos de passageiros (incluindo bancos para pessoal)	Inspeção visual	Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático	X		
		Bloqueio de uma saída de emergência		X	
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção antiencandeamento) defeituosos Campo de visão diminuído	X		
		b) Proteção do condutor mal fixada Risco de lesões;	X		X
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino(X)(2)	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso Totalmente inoperacional	X		X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Estado deteriorado Danificados Estabilidade afetada	X	X	X
		b) Degraus retráteis a funcionar mal		X	
9.8. Sistema de comunicação com os passageiros(X)(2)	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso Totalmente inoperacional	X	X	
9.9. Avisos(X)(2)	Inspeção visual	(a) Avisos inexistentes, errados ou ilegíveis	X		
		Informações erradas		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) relativos a este tipo de transporte		X	
9.10.2 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes	X		
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas deficientes(X)(2)					
9.11.1 Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e em funcionamento operation	a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		b) Estado deteriorado Estabilidade afetada risco de lesões	X	X	
		c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s)	X		
		Totalmente inoperacionais		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.11.2 Sistema de retenção da cadeira de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável	a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X		
		b) Estado deteriorado Estabilidade afetada risco de lesões	X		X
		c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	<u>X</u>		<u>X</u>
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes			<u>X</u>

NOTAS:

- 1) Os "requisitos" correspondem aos requisitos de homologação aplicáveis na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e aos decorrentes de obrigações de retroequipamento ou estabelecidos pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.
- 2) "(X)" indica 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 desproporcionados no ambiente.
- (E) a inspeção deste item exige equipamento próprio.

ANEXO IV

I. PRINCÍPIOS DA IMOBILIZAÇÃO DA CARGA

1. A imobilização da carga deverá suportar as seguintes forças resultantes de acelerações/desacelerações do veículo:
 - no sentido da condução: 0,8 vezes o peso da carga e
 - no sentido lateral: 0.5 vezes o peso da carga e
 - no sentido contrário ao da condução: 0.5 vezes o peso da carga e
 - e deve prevenir em geral a inclinação ou queda da carga¹.

2. A distribuição da carga deve atender às cargas máximas autorizadas por eixo, bem como às cargas mínimas por eixo necessárias dentro dos limites da massa máxima autorizada do veículo, em consonância com as disposições legais aplicáveis aos pesos e dimensões dos veículos.

3. Quando da imobilização da carga, os requisitos aplicáveis à resistência de determinadas componentes do veículo, como os painéis de proteção da cabina, os painéis laterais, os painéis traseiros, as escoras ou os pontos de amarração deverão ser considerados quando esses elementos forem utilizados para a imobilização da carga.

4. Para a imobilização da carga, poderão ser utilizados um, mais do que um ou uma combinação dos seguintes sistemas de retenção:
 - travamento,
 - bloqueio (local/geral),
 - amarração direta,
 - amarração de topo.

¹ O seguinte considerando será aditado ao texto: "*A imobilização da carga é crucial para a segurança rodoviária. A carga deverá, por conseguinte, ser imobilizada de forma a aguentar as acelerações que ocorram durante a utilização do veículo na estrada. Para efeitos práticos, as forças mássicas resultantes dessas acelerações deverão ser utilizadas como valores limite com base nas normas europeias.*"

5. Normas aplicáveis:

Norma	Assunto:
– EN 12195-1	Cálculo das forças de amarração
– EN 12640	Pontos de amarração
– EN 12642	Resistência da estrutura do veículo
– EN 12195-2	Cintas e correias de amarração de fibra sintética
– EN 12195-3	Correntes de amarração
– EN 12195-4:	Cabos de amarração em aço
– ISO 1161, ISO 1496	Contentor ISO
– EN 283	Caixas móveis
– EN 12641	Lonas
– EUMOS 40511	Postes – Escoras
– EUMOS 40509	Acondicionament o no transporte

II. INSPEÇÃO DA IMOBILIZAÇÃO DA CARGA

1. CLASSIFICAÇÃO DAS DEFICIÊNCIAS

As deficiências classificam-se num dos seguintes grupos:

- Deficiência ligeira: A deficiência é "ligeira" quando a carga se apresenta convenientemente imobilizada, mas um aviso de segurança poderia ser adequado.
- Deficiência importante: A deficiência é "importante" quando a carga não se encontra suficientemente imobilizada, correndo-se o risco de que toda ela ou partes dela se desloque(m) ou tombe(m).

- Deficiência perigosa: A deficiência é "perigosa" quando puser diretamente em perigo a segurança do tráfego, devido a um risco de perda da carga ou de parte dela ou resultante diretamente da carga, ou quando for passível de constituir um perigo imediato para as pessoas.

Se forem detetados vários níveis de deficiências, o transporte é classificado no grupo de deficiências mais elevado. Se forem detetadas várias deficiências, o transporte é classificado no nível de deficiências imediatamente superior, uma vez que é previsível um efeito sinérgico resultante da combinação das mesmas.

2. MÉTODOS DE INSPEÇÃO

O método de inspeção consiste na avaliação visual do recurso, no grau necessário, a medidas adequadas para imobilizar a carga e/ou na medição de forças de tensão, no cálculo da eficiência da imobilização e na verificação de certificados, quando adequado.

3. AVALIAÇÃO DAS DEFICIÊNCIAS

Indicam-se no quadro 1 critérios que podem ser aplicados nas inspeções à imobilização da carga para determinar se as condições do transporte são aceitáveis.

As deficiências serão tipificadas com base nas classificações descritas no capítulo II., 1, numa base casuística.

Os valores indicados no quadro infra são de natureza indicativa e deverão considerados como uma orientação para determinar o tipo de deficiência à luz das circunstâncias específicas – em especial em função da natureza da carga – e segundo o critério do inspetor.

No caso dos transportes abrangidos pela Diretiva 95/50/CE² relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas, podem ser aplicáveis requisitos mais específicos.

² JO L 249 de 17.10.1995, p. 35.

Quadro 1

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
	O acondicionamento no transporte não permite uma imobilização adequada da carga	Ao critério do inspector		
	Uma ou mais unidades de carga não estão devidamente posicionadas	Ao critério do inspector		
	O veículo não é adequado para a carga carregada (deficiência distinta das enumeradas no ponto 10)	Ao critério do inspector		
	Defeitos manifestos da superestrutura do veículo (deficiência distinta das enumeradas no ponto 10)	Ao critério do inspector		
10	Adequação do veículo			
10.1	Taipal frontal (se utilizado para imobilizar a carga)			
10.1.1	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações Elementos fendidos põem em risco a integridade do compartimento de carga		x	x
10.1.2	Resistência insuficiente (certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.2.	Taipais laterais (se utilizados para imobilizar a carga)			
10.2.1.	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações; dobradiças ou fechos em estado insatisfatório Elementos fendidos; dobradiças ou fechos inexistentes ou inoperacionais		x	x
10.2.2.	Montantes com resistência insuficiente (certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.2.3.	Placas dos taipais em estado insatisfatório Elementos fendidos		x	x
10.3.	Taipal traseiro (se utilizado para imobilizar a carga)			
10.3.1.	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações; dobradiças ou fechos em estado insatisfatório Elementos fendidos; dobradiças ou fechos inexistentes ou inoperacionais		x	x
10.3.2.	Resistência insuficiente (certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.4.	Escoras (se utilizadas para imobilizar a carga)			
10.4.1.	Elementos com resistência diminuída pela corrosão; deformações; fixação deficiente ao veículo Elementos fendidos; fixação instável ao veículo		x	x
10.4.2.	Resistência ou configuração insatisfatória Altura insuficiente para a carga transportada		x	x
10.5.	Pontos de amarração (se utilizados para imobilizar a carga)			
10.5.1.	Estado ou configuração insatisfatório Incapazes de suportar as forças de amarração exigidas		x	x
10.5.2.	Número insuficiente Número insuficiente para suportar as forças de amarração exigidas		x	x
10.6.	Estruturas especiais exigidas (se utilizadas para imobilizar a carga)			
10.6.1.	Estado insatisfatório; danificado Elementos fendidos; incapazes de suportar as forças de retenção		x	x
10.6.2.	Inadequadas à carga transportada Inexistentes		x	x
10.7.	Estrado (se utilizado para imobilizar a carga)			
10.7.1.	Estado insatisfatório; danificado Elementos fendidos; Incapaz de suportar a carga		x	x
10.7.2.	Classe inadequada à carga Incapaz de suportar a carga		x	x

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20	Métodos de retenção			
20.1.	Travamento, bloqueio e amarração direta			
20.1.1	Fixação direta da carga (bloqueio)			
20.1.1.1	Distância excessiva do taipal frontal, se utilizado para a imobilização direta da carga Superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		X	X
20.1.1.2.	Distância lateral excessiva do taipal lateral, se utilizado para a imobilização direta da carga Superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		X	X
20.1.1.3.	Distância traseira excessiva do taipal traseiro, se utilizado para a imobilização direta da carga Superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		X	X
20.1.2.	Dispositivos de imobilização, tais como barras de amarração, vigas de travamento, barrotes e cunhas, para a frente, para os lados e para a retaguarda			
20.1.2.1.	Fixação incorreta ao veículo Fixação insuficiente Incapazes de suportar as forças de sujeição; soltos	X	X	X
20.1.2.2.	Imobilização incorreta Imobilização insuficiente Completamente ineficazes	X	X	X
20.1.2.3.	Adequação insuficiente do equipamento de imobilização Equipamento de imobilização completamente inadequado		X	X
20.1.2.4.	Adequação não-ideal do método escolhido para imobilizar os volumes Completa inadequação do método escolhido		X	X
20.1.3	Imobilização direta com redes e telas			
20.1.3.1.	Estado não-conforme das redes ou telas (dístico inexistente ou danificado, mas dispositivo ainda em boas condições) Dispositivos de retenção de carga danificados Dispositivos de retenção da carga seriamente deteriorados e já inadequados para serem usados	X	X	X
20.1.3.2.	Resistência insuficiente das redes ou telas Capacidade inferior a 2/3 das forças de retenção exigidas		X	X
20.1.3.3.	Aperto insuficiente das redes ou telas Aperto com uma capacidade inferior a 2/3 das forças de retenção exigidas		X	X
20.1.3.4.	Adequação insuficiente das redes ou telas para imobilizar a carga Completamente inadequadas		X	X
20.1.4.	Separação e proteção das unidades de carga e espaços livres			
20.1.4.1.	Inadequação das unidades separadoras ou de proteção Espaços livres ou de separação muito amplos		X	X
20.1.5.	Amarração direta (longitudinal, transversal, diagonal, em laço e com lançantes)			
20.1.5.1.	Resistência de imobilização inadequada Inferior a 2/3 da resistência necessária		X	X

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20.2.	Imobilização por atrito			
20.2.1.	Obtenção das resistências de imobilização necessárias			
20.2.1.1.	Resistência de imobilização inadequada Inferior a 2/3 da resistência necessária		x	x
20.3.	Dispositivos de sujeição de carga utilizados			
20.3.1	Inadequação dos dispositivos de retenção de carga Dispositivo completamente inadequado		x	x
20.3.2.	Dístico (por exemplo com os resultados dos ensaios) inexistente ou danificado, mas dispositivo ainda em boas condições Dístico (por exemplo com os resultados dos ensaios) inexistente ou danificado e dispositivo bastante deteriorado	x	x	
20.3.3.	Dispositivos de retenção de carga danificados Dispositivos de retenção da carga seriamente deteriorados e já inadequados para serem usados		x	x
20.3.4.	Tensores de amarração incorretamente utilizados Tensores de amarração defeituosos		x	x
20.3.5.	Utilização incorreta de dispositivos de sujeição de carga (por exemplo falta de proteções de arestas) Utilização deficiente de dispositivos de sujeição de carga (por exemplo presença de nós)		x	x
20.3.6.	Aperto dos dispositivos de retenção de carga inadequado Menos de 2/3 da resistência necessária		x	x
20.4.	Equipamento adicional (tapetes antiderrapantes, proteções de arestas, proteções locais de arestas, etc.)			
20.4.1.	Utilização de equipamento inadequado Utilização de equipamento impróprio ou defeituoso Utilização de equipamento completamente inadequado	x	x	x
20.5.	Transporte de granéis leves e soltos			
20.5.1.	Granéis arrastados pelo ar durante a circulação do veículo de forma suscetível de perturbar o tráfego Representam um perigo para o tráfego		x	x
20.5.2.	Granéis mal sustidos Perda de carga representa um perigo para o tráfego		x	x
20.5.3.	Falta de cobertura das cargas leves Perda de carga representa um perigo para o tráfego		x	x
20.6.	Transporte de toros de madeira			
20.6.1.	Carga (toros) transportada não completamente imobilizada			x
20.6.2.	Resistência de imobilização inadequada da unidade de carga Inferior a 2/3 da resistência necessária		x	x
30	Carga livre			x

ANEXO V

(frente)

MODELO MAIS PORMENORIZADO DE RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA, COM LISTA DE VERIFICAÇÕES

1. Local da inspeção
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 t a 12 t)	<input type="checkbox"/>
b)	N3 ^(a) (mais de 12 t)	<input type="checkbox"/>
c)	O3 ^(a) (3,5 t a 10 t)	<input type="checkbox"/>
d)	O4 ^(a) (mais de 10 t)	<input type="checkbox"/>
e)	M2 ^(a) (>9 lugares sentados(b) e até 5 t)	<input type="checkbox"/>
f)	M3 ^(a) (>9 lugares sentados(b) e mais de 5 t)	<input type="checkbox"/>
g)	Outras categoria de veículos: (especificar)	<input type="checkbox"/>

7. Indicação do conta-quilómetros quando da realização da inspeção
8. Empresa de transporte
 - a) Nome e endereço
 -
 - b) Número da licença comunitária (c) (Regulamentos (CE) n.º 1072/2009 e n.º 1073/2009
.....
9. Nome do condutor

10. Lista de verificações

	Verificado(d)	Reprovado(e)
Identificação ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Equipamento de travagem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direção ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilidade ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Eixos, rodas, pneus e suspensão ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Quadro e acessórios do quadro ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo ^(f) e limitador de velocidade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Inspeções suplementares aos veículos das categorias M2 e M3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Imobilização da carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultado da inspeção:

Passou	<input type="checkbox"/>
Reprovou	<input type="checkbox"/>
Proibição ou limitação da utilização do veículo, que apresenta deficiências perigosas	<input type="checkbox"/>

12. Diversos/observações:

13. Autoridade/agente ou inspetor que efetuou a inspeção

Assinaturas:

Autoridade/agente ou inspetor

Condutor

.....

.....

Notas:

- a) Categoria do veículo de acordo com o artigo 2.º.
- b) Número de lugares sentados incluindo o lugar do condutor (ponto S.1 do certificado de matrícula).
- c) Se atribuída.
- d) Entende-se por "verificado" que foi verificado, pelo menos, um dos itens de inspeção enumerados no anexo II ou IV da Diretiva XX/XX/XX pertencentes ao grupo em causa e que, a terem sido detetadas deficiências, estas são ligeiras.
- e) Elementos reprovados com deficiências importantes ou perigosas indicados no verso.
- f) Métodos de inspeção e de avaliação de deficiências de acordo com os anexos II e III da Diretiva XX/XX/XX.

(verso)

<p>0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO</p> <p>0.1. Placas de matrícula</p> <p>0.2. Número do quadro/de série de identificação do veículo</p> <p>1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM</p> <p>1.1. Estado mecânico e funcionamento</p> <p>1.1.1. Veio do pedal dos travões de serviço</p> <p>1.1.2. Estado do pedal e curso do dispositivo de acionamento do travão</p> <p>1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e depósitos</p> <p>1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa</p> <p>1.1.5. Válvula manual de comando do travão</p> <p>1.1.6. Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento</p> <p>1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)</p> <p>1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)</p> <p>1.1.9. Depósito de pressão do acumulador de energia</p> <p>1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)</p> <p>1.1.11. Tubagens rígidas dos travões</p> <p>1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões</p> <p>1.1.13. Cintas e calços dos travões</p> <p>1.1.14. Tambores e discos dos travões</p> <p>1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões</p> <p>1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)</p> <p>1.1.17. Válvula sensível à carga</p> <p>1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas</p> <p>1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)</p> <p>1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque</p> <p>1.1.21. Sistema de travagem completo</p> <p>1.1.22. Tomadas de ensaio</p> <p>1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço</p> <p>1.2.1. Comportamento funcional</p> <p>1.2.2. Eficiência</p> <p>1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários)</p> <p>1.3.1. Comportamento funcional</p> <p>1.3.2. Eficiência</p>	<p>4. LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO</p> <p>4.1. Faróis</p> <p>4.1.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.1.2. Alinhamento</p> <p>4.1.3. Interruptores</p> <p>4.1.4. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação</p> <p>4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis</p> <p>4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais e luzes delimitadoras do veículo</p> <p>4.2.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.2.2. Interruptores</p> <p>4.2.3. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.3. Luzes de travagem</p> <p>4.3.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.3.2. Interruptores</p> <p>4.3.2. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo</p> <p>4.4.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.4.2. Interruptores</p> <p>4.4.3. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.4.4. Frequência da intermitência</p> <p>4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras</p> <p>4.5.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.5.2. Alinhamento</p> <p>4.5.4. Interruptores</p> <p>4.5.2. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.6. Luzes de marcha-atrás</p> <p>4.6.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.6.2. Interruptores</p> <p>4.6.3. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda</p> <p>4.7.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.7.2. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.8. Retrorrefletores, delimitações e placas indicadoras à retaguarda</p> <p>4.8.1. Estado</p>	<p>6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o aquecimento dos mesmos)</p> <p>6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe</p> <p>6.1.5. Suporte de roda sobresselente</p> <p>6.1.6. Dispositivos de engate e equipamento de reboque</p> <p>6.1.7. Transmissão</p> <p>6.1.8. Apoios do motor</p> <p>6.1.9. Desempenho do motor</p> <p>6.2. Cabina e carroçaria</p> <p>6.2.1. Estado</p> <p>6.2.2. Fixação</p> <p>6.2.3. Portas e fechos</p> <p>6.2.4. Piso</p> <p>6.2.5. Banco do condutor</p> <p>6.2.6. Outros bancos</p> <p>6.2.7. Comandos de condução</p> <p>6.2.8. Degraus da cabina</p> <p>6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)</p> <p>6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção</p> <p>7. OUTROS EQUIPAMENTOS</p> <p>7.1. Cintos de segurança, fivelas</p> <p>7.1.1. Segurança das fixações</p> <p>7.1.2. Estado</p> <p>7.1.3. Função de limitação de esforço dos cintos de segurança</p> <p>7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança</p> <p>7.1.5. Almofadas de ar ("airbags")</p> <p>7.1.6. Sistemas SRS</p> <p>7.2. Extintor</p> <p>7.3. Trancas e dispositivo antirroubo</p> <p>7.4. Triângulo de pré-sinalização</p> <p>7.5. Caixa de primeiros socorros</p> <p>7.6. Calços (cunhas) de rodas</p> <p>7.7. Avisador sonoro</p> <p>7.8. Velocímetro</p> <p>7.9. Tacógrafo</p> <p>Limitador de velocidade</p> <p>7.11. Conta-quilómetros</p>
---	---	---

<p>1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento</p> <p>1.4.1. Comportamento funcional</p> <p>1.2.2. Eficiência</p> <p>1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar</p> <p>1.6. Sistema antibloqueio de travagem</p> <p>1.7. Sistema de travagem eletrónico</p> <p>1.8. Óleo dos travões</p> <p>2. DIREÇÃO</p> <p>2.1. Estado mecânico</p> <p>2.1.1. Estado da direção</p> <p>2.1.2. Fixação da caixa da direção</p> <p>2.1.3. Estado das barras e articulações da direção</p> <p>2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção</p> <p>2.1.5. Direção assistida</p> <p>2.2. Volante e coluna da direção</p> <p>2.2.1. Estado do volante</p> <p>2.2.2. Coluna da direção</p> <p>2.3. Folgas na direção</p> <p>2.4. Alinhamento das rodas</p> <p>2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque</p> <p>2.6. Direção assistida eletrónica</p> <p>3. VISIBILIDADE</p> <p>3.1. Campo de visão</p> <p>3.2. Estado dos vidros</p> <p>3.3. Espelhos retrovisores</p> <p>3.4. Limpa-para-brisas</p> <p>3.5. Lava-para-brisas</p> <p>3.6. Sistema de desembaciamento</p>	<p>4.8.2. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação</p> <p>4.9.1. Estado e funcionamento</p> <p>4.9.2. Cumprimento dos requisitos</p> <p>4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque</p> <p>4.11. Cablagem</p> <p>4.12. Luzes e refletores não obrigatórios</p> <p>4.13. Bateria</p> <p>5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO</p> <p>5.1. Eixos</p> <p>5.1.1. Eixos</p> <p>5.1.2. Mangas de eixo</p> <p>5.1.3. Rolamentos das rodas</p> <p>5.2. Rodas e pneus</p> <p>5.2.1. Cubo da roda</p> <p>5.2.2. Rodas</p> <p>5.2.3. Pneus</p> <p>5.3. Sistema de suspensão</p> <p>5.3.1. Molas e estabilizador</p> <p>5.3.2. Amortecedores</p> <p>Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão</p> <p>5.3.4. Articulações da suspensão</p> <p>5.3.5. Suspensão pneumática</p> <p>6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO</p> <p>6.1. Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro</p> <p>6.1.1. Estado geral</p> <p>6.1.2. Tubos de escape e silenciadores</p>	<p>7.12. Controlo eletrónico de estabilidade (ESC)</p> <p>8. INCONVENIENTES</p> <p>Sistema de supressão de ruído</p> <p>8.2. Emissões de escape</p> <p>8.2.1. Emissões de motores a gasolina</p> <p>8.2.1.1. Equipamento de redução das emissões de escape</p> <p>8.2.1.2. Emissões gasosas</p> <p>8.2.2. Emissões de motores diesel</p> <p>8.2.2.1. Equipamento de redução das emissões de escape</p> <p>8.2.2.2. Opacidade</p> <p>8.3. Supressão de interferências eletromagnéticas</p> <p>8.4. Outros itens relativos ao ambiente</p> <p>8.4.1. Fumo visível</p> <p>8.4.2. Fugas de óleos</p> <p>9. INSPEÇÕES SUPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M2 E M3</p> <p>9.1 Portas</p> <p>9.1.1. Portas de entrada e de saída</p> <p>9.1.2. Saídas de emergência</p> <p>9.2. Sistemas de desembaciamento e degelo</p> <p>9.3. Sistemas de ventilação e de aquecimento</p> <p>9.4 Bancos</p> <p>9.4.1 Bancos de passageiros</p> <p>9.4.2. Banco do condutor</p> <p>9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino</p> <p>9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé</p> <p>9.7. Escadas e degraus</p>
--	--	--

ANEXO VI

MODELO NORMALIZADO DO RELATÓRIO A APRESENTAR À COMISSÃO

Este modelo normalizado deve ser elaborado em formato eletrónico e ser transmitido por via eletrónica, utilizando software de escritório corrente.

Compete a cada Estado-Membro apresentar:

- um quadro recapitulativo geral,
- quadros separados pormenorizados por país de matrícula dos veículos verificados numa inspeção mais pormenorizada, com informações relativas ao número de veículos inspecionados e às deficiências detetadas, por categoria de veículo.

QUADRO RECAPITULATIVO

de todas as inspeções (iniciais e mais pormenorizadas)

Estado-Membro que apresenta o relatório:

Exemplo: Bélgica

Período abrangido pelo relatório

ano [X]

a

ano [X+1]

Categoria de veículo	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados ¹	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados
Áustria															0	0
Bélgica															0	0
Bulgária															0	0
Croácia															0	0
Chipre															0	0

¹ Veículos reprovados com deficiências graves ou perigosas como indicado no Anexo V.

Polónia																0	0
Portugal																0	0
Roménia																0	0
Eslováquia																0	0
Eslovénia																0	0
Espanha																0	0
Suécia																0	0
Reino Unido																0	0

Albânia														
Andorra														
Arménia														
Azerbaijão														
Bielorrússia														
Bósnia-Herzegovina														
Geórgia														
Cazaquistão														
Liechtenstein														
Mónaco														
Montenegro														
Noruega														
República da Moldávia														
Federação da Rússia														
São Marino														
Sérvia														

Suíça														
Tajiquistão														
Turquia														
Turquemenistão														
Ucrânia														
Uzbequistão														
Antiga República Jugoslava da Macedónia														
Outros países terceiros (especificar)														

RESULTADOS de inspeções mais pormenorizadas

Estado-Membro que apresenta o relatório: exemplo: **Bélgica**

Estado-Membro que apresenta o relatório

País de matrícula: exemplo: **Bulgária** **PERÍODO:** de **01/ano [x]** a **12/ano [x+1]**

País de matrícula dos veículos

Categoria de veículo	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Outras categorias (facultativo)		Total		
	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados ¹	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados	
																0	0

Deficiência detetada

	Inspecionado	Reprovado															
0) Identificação																0	0

¹ Veículos reprovados com deficiências importantes ou perigosas como indicado no Anexo V.

1) Equipamento de travagem																0	0
2) Direção																0	0
3) Visibilidade																0	0
4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico																0	0
5) Eixos, rodas, pneus e suspensão																0	0
6) Quadro e acessórios do quadro																0	0
7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo e dispositivo de limitação de velocidade																0	0
8) Inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos																0	0
9) Inspeções suplementares aos veículos das categorias M2 e M3																0	0
10) Imobilização da carga																0	0

<i>Pormenorização das deficiências (em complemento)</i>																
1.1.1															0	0
1.1.2															0	0
...															0	0
2.1.1															0	0
2.1.2															0	0
...															0	0
3.1															0	0
3.2															0	0
...															0	0
20.6.2															0	0
30															0	0
Número total de reprovações			0		0			0			0			0	0	0