



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Quarta-feira, 29 de novembro de 2017

Número 230

ÍNDICE

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/2017:

Nomeia os membros do conselho diretivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I. P. 6236

Trabalho, Solidariedade e Segurança Social

Decreto-Lei n.º 143/2017:

Integra um representante das cooperativas na Comissão Permanente do Setor Social e Solidário e prorroga o prazo de cedência de estabelecimentos sociais à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa. 6238

Planeamento e das Infraestruturas

Decreto-Lei n.º 144/2017:

Altera o regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública, e estabelece os requisitos mínimos de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação, transpondo as Diretivas n.ºs 2014/45/UE e 2014/47/UE 6239

Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural

Portaria n.º 364/2017:

Determina que não há lugar ao pagamento de taxa no âmbito do pedido e instrução do processo para segunda via de emissão dos cartões de acesso ao abastecimento de gasóleo colorido e marcado, ou sua operacionalização, por motivo de extravio, no caso de beneficiários cujas explorações se localizem nos Municípios mencionados na presente portaria 6467

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/2017

O Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I. P. (IHRU, I. P.), é, nos termos do artigo 47.º e da alínea g) do n.º 3 do artigo 48.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, e do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 175/2012, de 2 de agosto, ambos na sua redação atual, um instituto público de regime especial e gestão participada, sendo o respetivo conselho diretivo composto por um presidente e dois vogais, nomeados por resolução do Conselho de Ministros.

Atendendo a que os mandatos do presidente e dos vogais do conselho diretivo do IHRU, I. P., cessaram em 4 de outubro de 2017, pelo termo do respetivo prazo, e tendo em consideração as especiais atribuições daquele instituto no apoio à implementação do sentido estratégico, dos objetivos e dos instrumentos em que assenta a Nova Geração de Políticas de Habitação desenvolvida pelo XXI Governo, é necessário proceder à nomeação de novos membros e assegurar que não se verifica qualquer descontinuidade no funcionamento do IHRU, I. P., salvaguardando para o efeito a especial complexidade e exigência da sua estrutura participada.

Nos termos do artigo 10.º do referido Decreto-Lei n.º 175/2012, de 2 de agosto, e da alínea h) do n.º 2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 71/2012, de 29 de agosto, a remuneração dos membros do conselho diretivo deste instituto público de regime especial obedece ao disposto nessa resolução.

Foi ouvida, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, na sua redação atual, a Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública, que se pronunciou favoravelmente sobre as nomeações constantes da presente resolução.

Assim:

Nos termos do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 175/2012, de 2 de agosto, na sua redação atual, e da alínea d) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Nomear para o conselho diretivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I. P. (IHRU, I. P.), para o quinquénio 2017-2021, Alexandra Parada Barbosa Gesta, Luiz Henrique Silva Pinheiro dos Santos e Luís Maria Vieira Pereira Roxo Gonçalves, respetivamente para os cargos de presidente, vogal para a área financeira e vogal, cujas idoneidade, experiência e competências profissionais são evidenciadas nas notas curriculares que constam do anexo à presente resolução e da qual fazem parte integrante.

2 — Autorizar os identificados presidente e vogais a exercerem, em acumulação com as funções dos cargos para que são nomeados, sem direito a qualquer remuneração, as funções que lhes caibam por inerência do exercício desses cargos, nos termos legais e regulamentares aplicáveis.

3 — Determinar que, para efeitos do n.º 3 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-A/2015, de 23 de julho, um dos vogais executivos da comissão diretiva da Estrutura de Gestão do Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas (IFRRU 2020), é por inerência de funções, o membro do conselho diretivo do IHRU, I. P., que detém as competências relativas à área financeira daquele instituto.

4 — Determinar, a seu pedido, a cessação do exercício de funções de Victor Manuel Roque Martins dos Reis dos cargos de vogal executivo da comissão diretiva da Estrutura de Gestão do IFRRU 2020.

5 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 9 de novembro de 2017. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

Notas curriculares

I — Presidente

Alexandra Parada Barbosa Gesta nasceu em Matosinhos, em 1957.

Diplomou-se pela Escola Superior de Belas-Artes do Porto em 1987. Integrou a equipa do S.A.A.L. — Serviço Ambulatório de Apoio Local — do Fundo de Fomento à Habitação (1974-1976), em Gondomar (bairros clandestinos da Bela Vista e bairros mineiros de S. Pedro da Cova).

Ingressa na Câmara Municipal de Guimarães, em 1980, como a primeira arquiteta do quadro da Câmara. Em 1983, é-lhe atribuída a responsabilidade da criação do Gabinete do Centro Histórico. Durante aproximadamente 25 anos dirige o projeto de recuperação desta área, que culmina com a classificação do Centro Histórico a Património Cultural da Humanidade, em 2001, processo pelo qual foi responsável. Durante a direção técnica do Gabinete, este recebe diversos prémios, nomeadamente: o Prémio Real Fundação de Toledo, o Prémio Nacional de Arquitetura/Reabilitação pela Associação dos Arquitetos Portugueses, e diversos prémios atribuídos pelo IHRU. Este Gabinete, de 1983 a 1989, tem a assessoria do Arquiteto Fernando Távora, que recebe, em 1986, o Prémio Europa Nostra pela Casa da Rua Nova.

Em 2009, é eleita para o executivo da Câmara Municipal de Guimarães como independente. Coordena os projetos para a Capital Europeia da Cultura Guimarães 2012 e funda o gabinete MAPa2012. Nesse âmbito viabiliza politicamente uma experiência laboratorial de atuação patrimonial em todo o concelho, cuja intervenção vai desde a renovação no bairro do IHRU agora designado Bairro Agatha Ruiz de la Prada até à concretização de um lugar identitário em torno da recuperação de um moinho. Em 2014, é nomeada responsável pela proposta de classificação da Zona de Couros, em Guimarães, como Património Cultural da Humanidade pela UNESCO, que em 2016 foi inscrita na Lista Indicativa.

Em 2017, é eleita Presidente do Conselho Disciplinar Nacional da Ordem dos Arquitetos. É também membro do ICOMOS — *International Council on Monuments and Sites*, e colabora com a INTA — *International Urban Development Association*. Participa em várias assessorias técnicas e conferências em África, Ásia, América do Sul e Europa, tanto como organizadora, como convidada, no âmbito do património no sentido mais lato do termo, desde as pessoas, costumes, construção, tradições e ecossistemas.

Até à data, estão publicados 37 artigos da sua autoria, com diferentes abordagens ao tema das áreas antigas e seu complementar território.

II — Vogal

Luiz Henrique Silva Pinheiro dos Santos nasceu a 6 de dezembro de 1954.

Habilitações académicas:

Licenciatura em Economia pelo Instituto Superior de Economia, em 1977.

Curso Insead para Executivos BCP, INSEAD, França, 2000.

Percurso Profissional:

01/2011 — 03/2017: Diretor Coordenador do *Private Banking* — Banco Santander Totta.

01/2007 — 12/2010: Diretor Coordenador da Internacional — Banco Santander Totta.

01/2006 — 12/2006: Diretor Coordenador dos Projetos Premium e Alargamento da Rede — Banco Santander Totta.

01/2002 — 12/2005: Diretor Coordenador de Particulares e Negócios Sul — Banco Totta & Açores.

01/2001 — 12/2002: President & CEO do Sotto Bank, Sottomayor Bank of Canada, do Grupo BCP.

01/1996 — 12/2000: Diretor Comercial da rede Atlântico — Banco Comercial Português.

01/1994 — 12/1995: Diretor Regional Sul — Direção Comercial do Banco Português do Atlântico.

01/1991 — 12/1993: Diretor de Compras e Apoio Logístico — Banco Português do Atlântico.

01/1989 — 12/1990: Diretor de Departamento na Direção de Recursos Humanos — Banco Português do Atlântico.

01/1983 — 12/1988: Técnico da Direção de Pessoal — Banco Português do Atlântico.

01/1979 — 12/1982: Técnico da Divisão de Estudos e Planeamento — Direção de Pessoal da Direção-Geral de Telecomunicações dos CTT.

01/1979 — 12/1982: Docente do Instituto Superior de Economia.

Formação Profissional:

Formação para Alta Direção do Grupo Santander — vários módulos, frequentados entre 2004 e 2016 (Liderança, Gestão da Mudança, Gestão de Equipas de Alta Performance, Gestão de Conflitos, Finanças; Gestão por Objetivos; Novos Desafios Tecnológicos; A Banca do Futuro).

Curso «Integrado de gestão-financeiras/marketing/recursos humanos/produção/estratégia e controlo de gestão» — CIFAG 1990.

Curso «Os quadros dirigentes para amanhã para a Europa» — CONSULFARM, 1990.

Curso «Mudança organizacional através do marketing in» — CIFAG, 1990.

Curso «Técnicas de negociação» — GF-BPA/GEGOC, 1989.

Curso «Técnicas de assertividade» — GF-BPA/CE-GOC, 1989.

Curso «Análise económica e financeira» — GF/BPA, 1988.

Curso «A decisão do crédito» — GF/BPA, 1988.

III — Vogal

Luís Maria Vieira Pereira Roxo Gonçalves nasceu nas Caldas da Rainha, em 12 de junho de 1970.

Habilitações académicas:

Licenciatura em Arquitetura, na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, em 1995, com frequência do último ano na *Facoltà d'Architettura dell'Università degli Studi di Firenze*.

Percurso profissional:

De fevereiro de 2012 até ao momento presente é vogal do Conselho Diretivo do IHRU, I. P., onde tem sido responsável pelas áreas da gestão dos programas de financiamento e apoio à promoção de habitação e à reabilitação urbana; da gestão de obras; da contratação, garantias e consultadoria e da recuperação de crédito.

Enquanto vogal do conselho diretivo, assegurou a representação deste Instituto junto de várias entidades, designadamente no Comité de Investimento do Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas — IFRRU 2020; na Comissão Executiva da Estrutura de Gestão do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE); no *Focus Group* de avaliação *ex-ante* do Lote 4 dos Instrumentos Financeiros do Portugal 2020 — Instrumentos Financeiros para a Regeneração e Revitalização Física, Económica e Social em Zonas Urbanas; na comissão de avaliação do Programa de Ação 2007/2013 do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT); no Conselho Estratégico do Salão Imobiliário de Portugal e na «Coligação para o Crescimento Verde» — Grupo de Trabalho «Cidades e Território».

Foi membro do júri do concurso internacional para seleção das Entidades Gestoras Financeiras no âmbito do IFRRU 2020 e vice-presidente do júri do Prémio IHRU e do Prémio Nuno Teotónio Pereira.

Entre 2008 e 2011 dirigiu e coordenou a equipa técnica para elaboração dos projetos de reabilitação do espaço público na zona de intervenção da sociedade Frente Tejo, S. A., na frente ribeirinha da Baixa Pombalina, sob gestão da Parque Expo, S. A.

Entre 1997 e 2012 desenvolveu a sua atividade profissional como arquiteto, realizando projetos nas áreas de habitação coletiva e unifamiliar, reabilitação de edifícios, planos de pormenor, complexos de cinemas, espaços comerciais, escritórios, instalações industriais e empreendimentos turísticos. Recebeu vários prémios em concursos de conceção arquitetónica, decorrente de projetos desenvolvidos no âmbito da sua atividade.

Atividade académica:

Entre 1995 e 2007 foi docente do Curso de Arquitetura da Universidade Moderna de Lisboa, tendo lecionado as cadeiras de Elementos de Arquitetura, Projeto I, III e IV. Concluiu a parte curricular do Doutoramento em Teoria e Prática de Reabilitação Arquitetónica e Urbana, na *Escuela Técnica Superior de Arquitectura — Universidad de Sevilla*. Em 2012, concluiu a pós-graduação em Avaliação Imobiliária na Escola Superior de Atividades Imobiliárias.

Outras atividades e formação profissionais:

Desenvolveu atividade de avaliação imobiliária para concessão de financiamento hipotecário. Participou, como orador, em diversas conferências e seminários sobre habitação, instrumentos de financiamento e reabilitação urbana. Em 2013, concluiu o Curso Avançado de Gestão Pública (CAGEP) no INA — Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas.

110958048

TRABALHO, SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 143/2017

de 29 de novembro

O Decreto-Lei n.º 120/2015, de 30 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2016, de 3 de novembro, veio estabelecer os princípios orientadores e respetivo enquadramento a que deve obedecer a cooperação a estabelecer entre o Estado e as entidades do setor social e solidário.

O acima referenciado diploma instituiu a Comissão Permanente do Setor Social e Solidário, órgão nacional, no âmbito da supracitada cooperação, com competência de concertação estratégica e ao qual compete emitir pareceres e apresentar propostas e recomendações sobre os objetivos em que a mesma deve assentar, bem como sobre a execução das medidas previstas no compromisso de cooperação anual firmado entre o Estado e as entidades representativas das Instituições de Solidariedade Social e a operacionalização dos instrumentos de cooperação.

Contudo e face, designadamente, às competências que se lhes encontram adstritas no âmbito da cooperação, importa prever a integração de entidade representativa das cooperativas, na constituição da citada comissão.

Por outro lado, e de forma a permitir a finalização dos trabalhos e trâmites em curso, no que respeita ao Decreto-Lei n.º 240/2015, de 14 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2016, de 3 de novembro, que estabelece o regime legal de transmissão definitiva dos estabelecimentos integrados do Instituto da Segurança Social, I. P., à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, importa proceder à prorrogação do prazo previsto nesse diploma.

Foram ouvidas a Confederação Nacional das Instituições de Solidariedade, a União das Misericórdias Portuguesas, a União das Mutualidades Portuguesas e a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa.

Assim:

No desenvolvimento da alínea *b)* do artigo 9.º da Lei de Bases da Economia Social, aprovada pela Lei n.º 30/2013, de 8 de maio, e nos termos das alíneas *a)* e *c)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 120/2015, de 30 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2016, de 3 de novembro, que estabelece os princípios orientadores e o enquadramento a que deve obedecer a cooperação entre o Estado e as entidades do setor social e solidário, e à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 240/2015, de 14 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2016, de 3 de novembro, que estabelece o regime legal de transmissão definitiva dos estabelecimentos integrados do Instituto da Segurança Social, I. P., à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 120/2015, de 30 de junho

O artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 120/2015, de 30 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2016, de 3 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...];

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) Um representante da CONFECOOP — Confederação Cooperativa Portuguesa, CCRL.»

Artigo 3.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 240/2015, de 14 de outubro

O artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 240/2015, de 14 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2016, de 3 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

1 — [...].

2 — A cedência temporária da gestão dos estabelecimentos é efetuada até 30 de setembro de 2018.

3 — [...].

4 — [...].

5 — O processo de transmissão definitiva dos equipamentos para entidades da economia social é da competência do ISS, I. P.

6 — [...].»

Artigo 4.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 — O presente decreto-lei entra em vigor no primeiro dia útil seguinte ao da sua publicação.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a redação dada ao artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 240/2015, de 14 de outubro, produz efeitos a partir de 30 de setembro de 2017.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 2 de novembro de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Tiago Brandão Rodrigues* — *José António Fonseca Vieira da Silva*.

Promulgado em 23 de novembro de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 27 de novembro de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

110958064

PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Decreto-Lei n.º 144/2017

de 29 de novembro

A Comissão Europeia estabeleceu, no seu Livro Branco de 28 de março de 2011, «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», o objetivo de segurança rodoviária total através do qual a União deveria aproximar-se das «zero mortes» em acidentes de viação no horizonte de 2050.

Para alcançar esta meta, a Comissão Europeia definiu sete objetivos e identificou ações para o reforço da segurança dos veículos, uma estratégia para a redução do número de feridos e medidas para o reforço da proteção dos utentes vulneráveis da via pública.

A inspeção técnica automóvel faz parte de um regime mais vasto concebido para assegurar que os veículos em circulação se mantenham em condições aceitáveis do ponto de vista da segurança e da proteção do ambiente.

Esse regime compreende a inspeção técnica periódica dos veículos e a inspeção técnica na estrada dos veículos utilizados no transporte rodoviário comercial, bem como um procedimento de matrícula que permita suspender a autorização de circulação rodoviária de um veículo caso esse veículo constitua um perigo iminente para a segurança rodoviária.

A inspeção periódica constitui o instrumento principal para garantir a aptidão para a circulação rodoviária e as inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais constituem complementos às inspeções periódicas.

Igualmente, os centros de inspeção devem garantir a objetividade e a elevada qualidade da inspeção dos veículos, cumprindo com os requisitos legais.

Para se atingir os objetivos propostos, são necessárias inspeções técnicas de alta qualidade com um nível elevado de qualificação e competência do pessoal de inspeção.

O presente decreto-lei procede, assim, à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques, que revoga a Diretiva 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, que foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 100/2013, de 25 de julho, bem como à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais, que revoga a Diretiva 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, que foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 110/2004, de 12 de maio, e 243/2012, de 9 de novembro.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposição geral

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei:

a) Estabelece os requisitos mínimos do regime de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação, transpondo para a ordem jurídica interna a Dire-

tiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014;

b) Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 100/2013, de 25 de julho, que aprova o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014;

c) Altera os requisitos técnicos para as inspeções para atribuição de matrícula e inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada.

CAPÍTULO II

Regime de Inspeção Técnica na Estrada de Veículos Comerciais em Circulação

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente capítulo aplica-se aos seguintes veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h:

a) Veículos a motor, concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e bagagem com mais de oito lugares sentados, para além do lugar sentado do condutor — categorias M2 e M3;

b) Veículos a motor, concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas — categorias N2 e N3;

c) Reboques e semirreboques concebidos e fabricados para o transporte de mercadorias ou pessoas, com massa máxima superior a 3,5 toneladas — categorias O3 e O4;

d) Tratores de rodas da categoria T5, com exceção dos tratores agrícolas, utilizados principalmente na via pública para o transporte de mercadorias, com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

2 — O presente regime não prejudica o direito de serem efetuadas inspeções técnicas na estrada a veículos não abrangidos pelas suas disposições, nomeadamente, veículos comerciais ligeiros com massa máxima não superior a 3,5 toneladas, ou de se controlarem outros elementos do transporte e da segurança rodoviárias, ou de se efetuarem inspeções fora da via pública.

3 — Pode ser limitada a utilização de um determinado tipo de veículo a certas partes da rede rodoviária, por razões de segurança rodoviária.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente capítulo, entende-se por:

a) «Autoridade competente», o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I. P.);

b) «Carga», todas as mercadorias normalmente colocadas num veículo, ou sobre a parte do veículo concebida para transportar uma carga, não fixadas de forma permanente ao veículo, incluindo os objetos colocados sobre o veículo no interior de porta-cargas, tais como grades, caixas móveis ou contentores;

c) «Certificado de inspeção técnica», um relatório de inspeção técnica emitido pela autoridade competente ou por um centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;

d) «Empresa», uma empresa tal como definida no n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

e) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica na estrada;

f) «Inspeção concertada na estrada», uma inspeção técnica na estrada realizada conjuntamente pelas autoridades competentes de dois ou mais Estados-Membros da União Europeia;

g) «Inspeção técnica», uma inspeção nos termos do anexo III da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, concebida para assegurar que o veículo é seguro para ser utilizado na via pública e que cumpre as características exigidas e obrigatórias em termos ambientais e de segurança;

h) «Inspeção técnica na estrada», uma inspeção técnica inopinada de um veículo comercial destinada a verificar a aptidão do veículo a circular, realizada pelas autoridades competentes, ou sob a sua supervisão direta;

i) «Inspetor», uma pessoa autorizada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), a efetuar inspeções técnicas iniciais e/ou minuciosas na estrada;

j) «Instalação designada para efeitos de inspeção na estrada», um local destinado à realização de inspeções técnicas iniciais e/ou minuciosas na estrada, que pode também estar dotado de um equipamento de inspeção permanente

k) «Reboque», um veículo de rodas sem propulsão própria, projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;

l) «Semirreboque», um reboque concebido para ser acoplado a um veículo a motor de tal modo que parte dele assenta no veículo a motor e que parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo a motor;

m) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;

n) «Unidade móvel de inspeção», um sistema móvel de equipamento de inspeção necessário para realizar inspeções técnicas minuciosas na estrada, dotado de inspetores competentes para realizarem essas inspeções;

o) «Veículo», um veículo a motor que não circula sobre carris, e o seu reboque;

p) «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;

q) «Veículo comercial», um veículo a motor e o seu reboque ou semirreboque, utilizados principalmente para o transporte de mercadorias ou de passageiros para fins comerciais, tais como o transporte por conta de outrem ou por conta própria, ou para outros fins profissionais;

r) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro da União Europeia;

s) «Via pública», via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público.

Artigo 4.º

Tipos de inspeção na estrada

O regime de inspeção técnica na estrada compreende as inspeções técnicas iniciais e as inspeções técnicas minuciosas previstas no artigo 9.º

Artigo 5.º

Sistema de classificação por níveis de risco

1 — Para a atribuição de um perfil de risco a uma empresa são utilizados os critérios enumerados no anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, devendo essas informações ser utilizadas para controlar com maior

rigor e maior frequência as empresas com uma classificação de risco elevado, bem como o sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto administrado pelo IMT, I. P.

2 — As informações relativas ao número e à gravidade das deficiências descritas no anexo II ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante e, se aplicável, no anexo III ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, constatadas nos veículos operados por cada empresa são introduzidas no sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, para os veículos a que se referem as alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 2.º

3 — Para efeitos da aplicação do disposto nos números anteriores, o IMT, I. P., utiliza as informações recebidas de outros Estados-Membros da União Europeia nos termos do n.º 1 do artigo 16.º

Artigo 6.º

Responsabilidades

1 — O certificado correspondente à inspeção técnica periódica mais recente, uma cópia do certificado ou, se este for eletrónico, uma versão impressa ou o original impresso do certificado e o relatório da inspeção técnica na estrada mais recente, devem ser disponibilizados e conservados a bordo do veículo, podendo as autoridades policiais aceitar comprovativos eletrónicos dessas inspeções, caso essas informações estejam acessíveis.

2 — As empresas e os condutores de um veículo submetido a uma inspeção técnica na estrada devem cooperar com os inspetores, facultando-lhes acesso ao veículo, aos seus componentes e a toda a documentação pertinente para efeitos de inspeção.

3 — Podem ser imputadas responsabilidades às empresas, nos termos da legislação em vigor, no que se refere à manutenção dos seus veículos em condições de segurança e aptos a circular, sem prejuízo das responsabilidades dos condutores dos veículos.

Artigo 7.º

Inspetores

1 — As inspeções técnicas minuciosas na estrada são efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação legalmente previstos.

2 — Os inspetores que efetuam as inspeções em instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou que recorram a unidades móveis de inspeção devem satisfazer os requisitos previstos na lei e desenvolvidos pelo IMT, I. P.

3 — Na seleção de um veículo para inspeção técnica na estrada e, durante a sua inspeção, os inspetores devem abster-se de qualquer discriminação em função da nacionalidade do condutor ou do país em que o veículo está matriculado ou foi posto em circulação.

4 — Durante a inspeção técnica na estrada, os inspetores devem evitar conflitos de interesse suscetíveis de influenciar a imparcialidade e a objetividade das suas decisões.

5 — A remuneração dos inspetores não deve estar diretamente relacionada com o resultado das inspeções técnicas iniciais ou minuciosas na estrada.

Artigo 8.º

Seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada

1 — Na seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada pode ser dada prioridade aos veículos explo-

rados por empresas classificadas no perfil de risco elevado, conforme previsto na Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os veículos são selecionados de forma aleatória, ou em casos em que se suspeite que representam um risco para a segurança rodoviária ou para o ambiente.

Artigo 9.º

Objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada

1 — Os veículos selecionados nos termos do disposto no artigo anterior são submetidos a uma inspeção técnica inicial na estrada.

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

a) Verifica se existe o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção técnica na estrada, conservados a bordo nos termos do n.º 1 do artigo 6.º, ou os comprovativos eletrónicos desses documentos;

b) Avalia visualmente o estado técnico do veículo;

c) Pode efetuar uma avaliação visual das condições de imobilização da carga do veículo, nos termos do disposto no artigo 12.º;

d) Pode efetuar controlos técnicos por qualquer método considerado adequado, podendo esses controlos técnicos ser realizados para fundamentar uma decisão de submeter o veículo a uma inspeção técnica minuciosa na estrada ou de requerer que as deficiências sejam corrigidas sem demora nos termos do n.º 1 do artigo 13.º

3 — O inspetor verifica se as eventuais deficiências indicadas no relatório de inspeção técnica na estrada anterior foram corrigidas.

4 — O inspetor decide, com base nos resultados da inspeção inicial, se o veículo ou o seu reboque devem ser submetidos a uma inspeção minuciosa na estrada.

5 — A inspeção técnica minuciosa na estrada abrange os itens enumerados no anexo II ao presente decreto-lei considerados necessários e relevantes, tendo nomeadamente em conta a segurança dos travões, dos pneus, das rodas e do quadro, bem como o nível sonoro e os métodos recomendados para a inspeção desses itens.

6 — No caso de o certificado de inspeção técnica ou o relatório de inspeção na estrada indicar que um dos itens enumerados no anexo II ao presente decreto-lei foi inspecionado nos três últimos meses, o inspetor abstém-se de o inspecionar, exceto se uma deficiência óbvia o justificar.

Artigo 10.º

Instalações de inspeção

1 — As inspeções técnicas minuciosas na estrada são efetuadas com recurso a uma unidade móvel de inspeção, a instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou a um centro de inspeções.

2 — No caso de as inspeções minuciosas terem de ser efetuadas num centro de inspeção ou numa instalação designada para efeitos de inspeção na estrada, devem ser realizadas o mais rapidamente possível num dos centros ou instalações mais próximos.

3 — As unidades móveis de inspeção e as instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada dispõem de equipamento apropriado para realizar as inspeções técnicas minuciosas na estrada, incluindo o equipamento necessário para avaliar o estado e a eficiência dos travões, da direção, da suspensão e o nível de ruído do veículo.

4 — Caso as unidades móveis de inspeção ou as instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada não disponham do equipamento necessário para verificar um item indicado na inspeção inicial, o veículo deve ser encaminhado para um centro ou uma instalação de controlo onde possa ser efetuada uma inspeção minuciosa desse item.

Artigo 11.º

Avaliação das deficiências

1 — Os itens a inspecionar, bem como a lista de deficiências possíveis e o seu nível de gravidade, constam do anexo II ao presente decreto-lei.

2 — As deficiências identificadas durante as inspeções técnicas na estrada dos veículos são classificadas como:

a) Deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente;

b) Deficiências importantes, suscetíveis de prejudicar a segurança do veículo ou de ter impacto no ambiente ou de pôr em risco outros utentes da via pública;

c) Deficiências perigosas, com um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto significativo no ambiente.

3 — Um veículo que apresente deficiências incluídas em mais de uma das alíneas do número anterior é classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves.

4 — Um veículo que apresente várias deficiências nos pontos inspecionados, definidos no âmbito da inspeção a que se refere o n.º 1 do anexo II ao presente decreto-lei, pode ser classificado no grupo de deficiências imediatamente superior, caso se considere que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 12.º

Inspeção das condições de imobilização da carga

1 — Durante uma inspeção na estrada, o veículo pode ser submetido a uma inspeção da imobilização da sua carga, conforme previsto no anexo III ao presente decreto-lei, 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.

2 — Podem ser realizados controlos para verificar que, em qualquer situação de utilização do veículo, incluindo em situações de emergência ou arranques em subidas:

a) A posição das diversas cargas só sofre 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

b) As cargas não saem do espaço de carga ou deslocar-se para fora da superfície de carga.

3 — 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), a imobilização da carga e a inspeção da imobilização da carga podem ser efetuadas em conformidade com os princípios e, se for caso disso, com as normas estabelecidas na secção I do anexo III ao presente decreto-lei, ou utilizada a versão mais recente das normas estabelecidas no n.º 5 da secção I do anexo III ao referido Acordo.

4 — As disposições a que se refere o artigo seguinte podem ser igualmente aplicáveis em caso de deficiência importante ou perigosa relacionada com a imobilização da carga.

Artigo 13.º

Disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas

1 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 5 e 6, toda e qualquer deficiência importante ou perigosa constatada numa inspeção inicial ou minuciosa é corrigida antes de o veículo voltar a ser utilizado na via pública.

2 — No caso de o veículo estar matriculado em Portugal, quem realiza a inspeção técnica na estrada pode decidir submetê-lo a uma inspeção técnica completa num determinado prazo.

3 — No caso de o veículo ter sido matriculado noutra Estado-Membro da União Europeia, o IMT, I. P., pode solicitar à autoridade competente desse Estado-Membro que submeta o veículo a nova inspeção técnica, pelo procedimento previsto no n.º 3 do artigo 16.º

4 — No caso de veículo matriculado fora da União Europeia, sempre que se constatem deficiências importantes ou perigosas, o IMT, I. P., informa desse facto a autoridade competente do país em que o veículo foi matriculado.

5 — Em caso de deficiência que exija uma correção rápida ou imediata devido a um risco direto e imediato para a segurança rodoviária, o IMT, I. P., determina que a utilização desse veículo seja limitada ou proibida até que as deficiências em causa sejam corrigidas, podendo ser autorizada a circulação desse veículo, exclusivamente, para uma das oficinas mais próximas em que possam ser corrigidas, desde que as deficiências perigosas em causa sejam atenuadas de forma a permitir essa deslocação e não haja risco imediato para a segurança dos ocupantes do veículo e outros utentes da via pública.

6 — Em caso de deficiências que não exijam uma correção imediata, o IMT, I. P., determina as condições e o prazo razoável durante o qual o veículo pode circular até à correção das mesmas.

7 — Se as deficiências não puderem ser corrigidas de modo a que o veículo possa chegar à oficina, o veículo pode ser levado para um local disponível para ser reparado.

Artigo 14.º

Relatório de inspeção e bases de dados das inspeções técnicas na estrada

1 — Para cada inspeção técnica inicial na estrada efetuada, são registadas as seguintes informações:

- a) País de matrícula do veículo;
- b) Categoria do veículo;
- c) Resultados da inspeção técnica inicial na estrada.

2 — Após a conclusão da inspeção minuciosa, é redigido um relatório, conforme previsto no anexo IV ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, e dada uma cópia ao condutor do veículo.

3 — O IMT, I. P., conserva os resultados das inspeções minuciosas, em conformidade com a legislação aplicável em matéria de proteção de dados, durante, pelo menos, 36 meses.

Artigo 15.º

Designação do ponto de contacto

O IMT, I. P., constitui o ponto de contacto que:

a) Assegura a coordenação com os pontos de contacto designados pelos outros Estados-Membros da União Europeia, no que respeita às medidas tomadas em conformidade com o artigo seguinte;

b) Transmite à Comissão Europeia os dados referidos no artigo 18.º;

c) Assegura, se necessário, qualquer outro tipo de intercâmbio de informações e prestação de assistência aos pontos de contacto de outros Estados-Membros da União Europeia.

Artigo 16.º

Cooperação entre os Estados-Membros da União Europeia

1 — Nos casos em que se constate, num veículo não matriculado em Portugal, deficiências importantes ou perigosas ou deficiências que determinam a limitação ou proibição da utilização do veículo, o IMT, I. P., notifica os resultados da inspeção ao Estado-Membro da União Europeia no qual o veículo foi matriculado.

2 — A notificação referida no número anterior contém os dados do relatório de inspeção na estrada previstos no anexo IV ao presente decreto-lei e é comunicada, de preferência, através do registo eletrónico nacional.

3 — Nos casos em que se constatem deficiências importantes ou perigosas num veículo, o IMT, I. P., requer à autoridade competente do Estado-Membro da União Europeia em que o veículo foi matriculado que tome as medidas apropriadas, designadamente submeter o veículo a nova inspeção técnica, conforme previsto no artigo 13.º

Artigo 17.º

Inspeção técnica concertada na estrada

O IMT, I. P., promove, anualmente, inspeções concertadas na estrada, podendo essas inspeções ser combinadas com as previstas na Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto.

Artigo 18.º

Comunicação de informações à Comissão Europeia

1 — O IMT, I. P., deve, até 31 de março de 2021 e, daí em diante, de dois em dois anos, comunicar à Comissão Europeia, por meios eletrónicos, os dados recolhidos no biênio anterior relativos aos veículos inspecionados em Portugal de acordo com o modelo de relatório previsto no anexo V ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

2 — Os dados referidos no número anterior devem compreender:

- a) O número de veículos inspecionados;
- b) As categorias a que pertencem os veículos inspecionados;
- c) O país de matrícula de cada veículo inspecionado.
- d) Em caso de inspeções minuciosas, os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no n.º 10 do anexo IV ao presente decreto-lei.

3 — O primeiro relatório a apresentar deve respeitar ao biênio que se inicia em 1 de janeiro de 2019.

Artigo 19.º

Taxa de inspeção

Sempre que, no âmbito de uma inspeção à beira de estrada, seja necessário verificar a existência de deficiências num centro de inspeção, haverá lugar ao pagamento da respetiva taxa prevista na Portaria n.º 378-A/2013, de 31 de dezembro.

Artigo 20.º

Regime sancionatório

As infrações associadas ao disposto no artigo 11.º são sancionadas nos termos do Código da Estrada e do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho.

CAPÍTULO III

Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e Seus Reboques

Artigo 21.º

Alteração ao Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e Seus Reboques

Os artigos 1.º e 5.º do Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e Seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 100/2013, de 25 de julho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

O presente decreto-lei estabelece os requisitos do regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, bem como os requisitos técnicos para as inspeções para atribuição de matrícula e extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada.

Artigo 5.º

[...]

1 — [...].

2 — Nas inspeções extraordinárias, para identificação ou verificação das condições técnicas, procede-se às observações e verificações referidas no número anterior, com especial incidência nos elementos a identificar ou a verificar, sempre que possível sem desmontagem, de acordo com o anexo VIII ao presente decreto-lei.

3 — Nas inspeções de veículos para atribuição de matrícula identificam-se as respetivas características e a sua conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis, verificando-se, ainda, as suas condições de segurança, nos termos do anexo IX ao presente decreto-lei.

4 — [...].

5 — Tanto nas inspeções extraordinárias como nas inspeções para atribuição de matrícula deve ser emitida a respetiva ficha de inspeção periódica, sempre que o veículo se encontre dentro da periodicidade estabelecida, sem alteração da mesma.

6 — Por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., são estabelecidos os casos em que não é necessária a emissão da ficha a que se refere o número anterior.»

Artigo 22.º

Aditamento ao Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e seus Reboques

São aditados ao Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 100/2013, de 25 de julho, os artigos 3.º-A, 13.º-A, 13.º-B, 13.º-C e 13.º-D, com a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) ‘Veículo’, um veículo a motor que não circula sobre carris e o seu reboque;

b) ‘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;

c) ‘Reboque’, um veículo de rodas, sem propulsão própria e projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;

d) ‘Semirreboque’, um reboque concebido para ser acoplado a um veículo a motor de tal modo que parte dele assenta no veículo a motor e parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo a motor;

e) ‘Veículo de duas ou três rodas’, a definição que consta do artigo 107.º do Código da Estrada aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 44/2005, de 23 de fevereiro, 113/2008, de 1 de julho, e 113/2009 de 18 de maio, e pelas Leis n.ºs 78/2009, de 13 de agosto, 46/2010, de 7 de setembro e 47/2017 de 7 de julho;

f) ‘Veículo matriculado num Estado-Membro’, um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro da União Europeia;

g) ‘Veículo de interesse histórico’, um veículo considerado de interesse histórico, mediante declaração emitida por entidades de utilidade pública, cujos estatutos prevejam o exercício de atividades atinentes a veículos, reconhecidas pelo IMT, I. P., e que cumpra todas as seguintes condições:

i) Foi fabricado ou matriculado pela primeira vez há pelo menos 30 anos;

ii) O seu modelo específico, tal como definido na legislação aplicável da União ou nacional, já não é fabricado;

iii) É objeto de conservação histórica e mantém-se no seu estado original e as características técnicas dos seus componentes principais não sofreram alterações significativas.

h) ‘Titular do certificado de matrícula’, a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;

i) ‘Inspeção técnica’, uma inspeção nos termos do anexo II ao presente decreto-lei concebida para assegurar que o veículo é seguro para ser utilizado na via pública e que cumpre as características exigidas e obrigatórias em termos ambientais e de segurança;

j) ‘Homologação’, um procedimento mediante o qual um Estado-Membro da União Europeia certifica que um veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis e previstos referidos nos Decretos-Leis n.ºs 238/2003, de 3 de outubro, 227/2007, de 4 de junho, e 16/2010, de 12 de março;

k) ‘Deficiências’, as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica;

l) ‘Certificado de inspeção técnica’ ou ‘Ficha de inspeção’, um relatório de inspeção técnica emitido pela autoridade competente, ou por um centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;

m) ‘Inspetor’, uma pessoa licenciada pelo IMT, I. P., para efetuar inspeções técnicas num centro de inspeção;

n) ‘Autoridade competente’, uma autoridade ou um organismo público ao qual é confiada a responsabilidade para administrar o regime de inspeções técnicas, incluindo, se for o caso, a execução das inspeções técnicas a veículos;

o) ‘Centro de inspeção’, um organismo ou estabelecimento público ou privado, aprovado por um Estado-

-Membro da União Europeia para efetuar inspeções técnicas a veículos;

p) ‘Organismo de supervisão’, um ou mais organismos criados por um Estado-Membro da União Europeia, responsáveis pela supervisão dos centros de inspeção, podendo o organismo de supervisão fazer parte da autoridade ou autoridades competentes;

q) ‘Via pública’, via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público;

Artigo 13.º-A

Instalações e equipamentos de inspeção

1 — O IMT, I. P., deve assegurar que as instalações e os equipamentos de inspeção utilizados para a inspeção técnica cumprem os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no anexo V ao presente decreto-lei que dele faz parte integrante.

2 — O IMT, I. P., deve garantir que os centros de inspeção, conservam as instalações e o equipamento de inspeção de acordo com as especificações técnicas do respetivo fabricante.

3 — O equipamento utilizado para medições deve ser periodicamente calibrado de acordo com o anexo V ao presente decreto-lei e verificado de acordo com as especificações previstas pelo IMT, I. P., ou pelo fabricante do equipamento.

Artigo 13.º-B

Centros de inspeção

Os centros de inspeção técnica de veículos são aprovados de acordo com o previsto na Lei n.º 11/2011, de 26 de abril, alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Artigo 13.º-C

Inspetores

1 — O IMT, I. P., deve assegurar que as inspeções técnicas são efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação estabelecidos no anexo VI ao presente decreto-lei que dele faz parte integrante, consagrados no Decreto-Lei n.º 258/2003, de 21 de outubro.

2 — Ao efetuar a inspeção técnica de um veículo, o inspetor deve estar livre de conflitos de interesses de forma a garantir um elevado nível de imparcialidade e de objetividade.

3 — Os resultados de uma inspeção técnica só podem ser alterados, se for caso disso, pelo IMT, I. P., se as conclusões da referida inspeção tiverem sido manifestamente erróneas.

Artigo 13.º-D

Supervisão dos centros de inspeção

Compete ao IMT, I. P., supervisionar os centros de inspeção, de acordo com o anexo VII do presente decreto-lei.»

Artigo 23.º

Alteração aos anexos I e II do Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e Seus Reboques

Os anexos I e II ao Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e Seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei

n.º 100/2013, de 25 de julho, são alterados com a redação constante do anexo VI ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 24.º

Aditamento dos anexos V, VI, VII, VIII e IX ao Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e seus Reboques

São aditados ao Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 100/2013, de 25 de julho, os anexos V, VI, VII, VIII e IX, com a redação constante do anexo VII ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 25.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 110/2004, de 12 de maio, e 243/2012, de 9 de novembro;

b) O n.º 2 do artigo 3.º e os anexos III e IV do Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e Seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 100/2013, de 25 de julho.

Artigo 26.º

Republicação

É republicado no anexo VIII ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, com a redação atual.

Artigo 27.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 — O presente decreto-lei entra em vigor dia 1 de janeiro de 2018.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as disposições relativas ao sistema de classificação por níveis de risco a que se refere o artigo 5.º do Regime de Inspeção Técnica na Estrada de Veículos Comerciais em Circulação, produzem efeitos a partir de 20 de maio de 2019.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de setembro de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Ana Paula Baptista Grade Zacarias* — *Ricardo Emanuel Martins Mourinho Félix* — *Maria Constança Dias Urbano de Sousa* — *Ângelo Nelson Rosário de Souza*.

Promulgado em 15 de novembro de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 16 de novembro de 2017.

Pelo Primeiro-Ministro, *Maria Manuel de Lemos Leitão Marques*, Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º)

ELEMENTOS DO SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO POR NÍVEL DE RISCO

O sistema de classificação por nível de risco visa possibilitar a seleção preferencial de veículos operados por empresas com historial insatisfatório ao nível da observância dos requisitos de manutenção e de aptidão para a circulação rodoviária. O sistema deve ter em conta os resultados das inspeções técnicas periódicas e das inspeções técnicas na estrada.

No âmbito do sistema, a classificação das empresas por nível de risco baseia-se nos seguintes parâmetros:

Número de deficiências,

Gravidade das deficiências,

Número de inspeções técnicas na estrada ou de inspeções técnicas periódicas e voluntárias,

Fator tempo.

1. Em função da sua gravidade, as deficiências são ponderadas com os seguintes fatores:

Deficiência perigosa = 40

Deficiência importante = 10

Deficiência ligeira = 1

2. A evolução da situação das empresas ou veículos é traduzida pela ponderação dos resultados (deficiências) das inspeções mais recentes com um fator mais elevado do que o aplicado às inspeções mais antigas:

Ano 1 = últimos 12 meses = fator 3,

Ano 2 = meses 13 a 24 = fator 2,

Ano 3 = meses 24 a 36 = fator 1.

Estes fatores só se aplicam no cálculo do nível de risco global.

3. Calculam-se os níveis de risco do seguinte modo:

a) Nível de risco global

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

em que:

RR = (RG) = nível de risco global,

I = número de deficiências no ano 1, 2 ou 3,

$$D_{Y1} = (\#Dpe \times 40) + (\#Dim \times 10) + (\#Dli \times 1) \text{ no ano } 1,$$

#... = número de ...,

Dpe = deficiências perigosas,

Dim = deficiências importantes,

Dli = deficiências ligeiras,

V = verificações (inspeções técnicas na estrada ou inspeções técnicas periódicas e voluntárias) no ano 1, 2 ou 3.

(b) Nível de risco anual

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

em que:

AR = (RA) = nível de risco anual,

#... = número de ...,

Dpe = deficiências perigosas,

Dim = deficiências importantes,

Dli = deficiências ligeiras,

V = Verificações (inspeções técnicas na estrada ou inspeções técnicas periódicas e voluntárias).

O nível de risco anual de uma empresa é utilizado para avaliar a evolução desta ao longo dos anos.

A classificação atribuída às empresas (veículos) com base no nível de risco global é efetuada de modo a obter a seguinte distribuição das empresas (veículos) em causa:

<30 %Risco baixo

30 % – 80 % Risco médio

>80 %Risco elevado.

ANEXO II

(a que se referem o n.º 2 do artigo 5.º, os n.ºs 5 e 6 do artigo 9.º, os n.ºs 1 e 4 do artigo 11.º e o n.º 3 do artigo 12.º)

ÂMBITO DA INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA

1. PONTOS 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) Nível sonoro
- 9) Inspeções complementares 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 indicado de inspeção for "visual", além de observar os itens em causa, o inspetor deve, se adequado, manuseá-los, avaliar o ruído que geram ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado, sem recorrer à utilização de equipamentos.

As inspeções técnicas na estrada podem incidir nos 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 uma fossa.

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. As inspeções podem também incluir uma verificação para apurar se as peças e componentes desse veículo correspondem às características de segurança e ambientais exigidas que estavam em vigor aquando da homologação ou, se aplicável, aquando da retromontagem.

Caso, devido à conceção do veículo não seja possível aplicar os métodos de inspeção técnica

previstos no presente Anexo, a inspeção deve ser efetuada de acordo com os métodos de inspeção 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 retromontagem.

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

As inspeções técnicas devem abranger os itens considerados necessários e relevantes, tendo nomeadamente em conta a segurança dos travões, dos pneus, das rodas, do quadro e do nível sonoro, e os métodos recomendados no quadro abaixo.

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

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

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
travão	Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	Se o funcionamento estiver afetado		X	
		(c) Elemento antiderrapante do pedal do travão inexistente, mal fixado ou gasto		X	
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal. Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão de ar atingir valores de funcionamento seguros e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	(a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para assegurar, pelo menos, quatro aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro) pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro)		X	X
		(b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir valores de funcionamento seguros demasiado longo de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativa		X	
		(d) Fuga de ar causadora de queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis		X	
		(e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Travagem de emergência ineficaz			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 incorreta		X	
		(d) Acionador inexistente, danificado ou inoperacional		X	
		(e) Mau funcionamento, avisador indica avaria		X	
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	(a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		(b) Perda excessiva de óleo do compressor	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(c) Válvula mal fixada ou mal montada		X	
		(d) Perda ou fuga de óleo Se o funcionamento estiver afetado		X	X
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	(a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosa Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou mal montada Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(c) Fugas excessivas Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		(d) Funcionamento incorreto Funcionamento dos travões afetado		X	X
1.1.9. Depósito de pressão, acumulador de energia	Inspeção visual	(a) Depósito ligeiramente danificado ou ligeiramente corroído Depósito fortemente danificado. Corroído ou com fugas.	X	X	
		(b) Dispositivo de purga inoperacional		X	
		(c) Depósito mal fixado ou incorretamente montado		X	
1.1.10. Unidades de assistência dos travões,	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz Se não funcionar		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
cilindro principal (sistemas hidráulicos)		(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) Risco iminente de falha ou fratura			X
		(b) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		(c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas Funcionamento dos travões afetado por bloqueio ou fuga iminente		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(d) Tubagens mal colocadas Risco de danos	X	X	
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		(b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas Tubagens danificadas ou esfoladas	X	X	
		(c) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		(d) Dilatação excessiva das tubagens sob pressão Reforço têxtil afetado		X	X
		(e) Tubagens com porosidade		X	
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	(a) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo atingida) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo não visível)		X	X
		(b) Cinta ou calço atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(c) Cinta ou calço inexistente ou mal montado			X
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	(a) Tambor ou disco desgastado Tambor ou disco excessivamente riscado, fendido, mal fixado ou fraturado		X	X
		(b) Tambor ou disco atacado (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 livre movimento do sistema de travagem		X	
		(f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(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 incorreta		X	
		(b) Ajustador defeituoso		X	
		(c) Instalação ou substituição incorreta		X	
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	Inspeção visual	(a) Conexões ou montagens mal fixadas Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(b) 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	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Funcionalidade do sistema afetada		X	
		(c) Componentes mal fixados ou mal montados		X	
		(d) Alteração inadequada de componentes		X	
		Eficácia da travagem afetada.			X
1.1.22. Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	Inexistente		X	
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento	Eficiência insuficiente		X	
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço					
1.2.1. Comportamento funcional (E)	Durante um ensaio com frenómetro, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo	(a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas		X	
		Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas			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)		X	
		Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais)			X
		(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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.2.2. Eficiência (E)	Ensaio com frenómetro ou, se não for possível por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo ¹	Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte ² : Categorias M ₁ , M ₂ e M ₃ : 50 % ³ Categoria N ₁ : 45 % Categorias N ₂ e N ₃ : 43 % ⁴ Categorias O ₃ e O ₄ : 40 % ⁵ Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados		X	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 direcionais)		X	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 48 % para veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991.

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

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(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	X
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento					
1.4.1. Comportamento funcional (E)	Aplicar o travão durante uma inspeção num frenómetro.	Travão inativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem indicados no ponto 1.4.2., relativamente à massa do veículo durante a inspeção		X	X
1.4.2. Eficiência (E)	Ensaio com frenómetro. Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo.	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 não funciona		X	

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		(b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema		X	
		(c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificadas		X	
		(d) Cablagens danificadas		X	
		(e) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		(f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.7 Sistema de travagem eletrónico (EBS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		(b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema		X	
		(c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		(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		X	
		Risco iminente de falha			X
2. DIREÇÃO					
2.1. Estado mecânico					
2.1.1. Estado da direção	Inspeção visual do funcionamento da direção girando o volante	(a) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas. Funcionamento afetado.		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(b) Desgaste excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		(c) Movimento excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado.		X	X
		(d) Com fugas Formação de pingos		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 ao quadro ovalizados Fixações seriamente afetadas		X	X
		(c) Parafusos de fixação inexistentes ou fraturados Fixações seriamente afetadas		X	X
		(d) Caixa da direção fraturada Estabilidade ou fixação da caixa afetada		X	X
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	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		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Funcionamento afetado			X
		(d) Ausência de dispositivos de imobilização		X	
		(e) Componentes desalinhados (por exemplo barra transversal ou tirante da direção)		X	
		(f) Modificação insegura ⁽³⁾ Funcionamento afetado		X	X
		(g) Guarda pó danificado ou deteriorado Guarda pó inexistente ou muito deteriorado	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 chão 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 não funcionam ou inexistentes		X	
2.1.5. Direção assistida	Inspeccionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluido hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida funciona.	(a) Fuga de óleo		X	
		(b) Óleo insuficiente (abaixo da marca MIN) Reservatório insuficiente		X	X
		(c) Mecanismo não funciona Direção afetada		X	X
		(d) Mecanismo fraturado ou mal fixado		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
			Direção afetada			X
		(e)	Componentes desalinhados ou a bater		X	
			Direção afetada			X
		(f)	Modificação insegura ⁽³⁾		X	
			Direção afetada			X
		(g)	Cabos/tubagens danificados ou excessivamente corroídos		X	
			Direção afetada			X
2.2. Volante, coluna da direção e guiador						
2.2.1. Estado do volante	Com as rodas do veículo assentes no chão, 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		X	
			Risco muito sério de se soltar			X
		(b)	Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante		X	
			Risco muito sério de se soltar			X
		(c)	Fratura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante		X	
			Risco muito sério de se soltar			X
		(d)	Modificação insegura ⁽³⁾		X	
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	(a)	Movimento excessivo, para cima ou para baixo, do centro do volante		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	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	(b) Movimento radial excessivo do topo da coluna da direção, a partir do eixo da coluna		X	
		(c) Ligação flexível deteriorada		X	
		(d) Má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		(e) Modificação insegura ⁽³⁾			X
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 em linha reta afetada; estabilidade direcional comprometida	X	X	
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual ou com um detetor de folgas especialmente adaptado	(a) Componente ligeiramente danificado Componente fortemente danificado ou fendido		X	X
		(b) Folga excessiva Condução em linha reta afetada; estabilidade direcional		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
			comprometida			
		(c)	Acessório defeituoso Acessório seriamente afetado		X	X
2.6. Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a)	Falha do sistema assinalada pelo indicador luminoso de avaria da EPS		X	
		(b)	Assistência à direção não funciona		X	
		(c)	O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
3. VISIBILIDADE						
3.1. Campo de visão	Inspeção visual a partir do banco do condutor		Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afeta objetivamente a visão frontal ou lateral deste (fora da zona de varrimento dos limpa-pára-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	(a)	Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
		(b)	Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ⁽¹⁾ , (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	(c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa-pára-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	
		(b) Espelho ou dispositivo ligeiramente danificado ou ligeiramente solto Espelho ou dispositivo inoperacional, muito danificado, solto ou mal fixado	X	X	
		(c) Campo de visão necessário não coberto		X	
3.4. Limpa-pára-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Limpa-pára-brisas não funciona ou inexistente		X	
		(b) Escova defeituosa Escova de limpa-pára-brisas inexistente ou claramente defeituosa	X	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) Lava-pára-brisas não funciona	X	X	
3.6 Sistema de desembaciamento (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema inoperacional ou claramente defeituoso	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4. LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO					
4.1. Faróis					
4.1.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Luz/fonte luminosa defeituosa ou inexistente (lâmpadas/fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 não funcionam) Luzes/fontes luminosas únicas; no caso dos LED, visibilidade seriamente afetada	X	X	
		(b) Sistema de projeção ligeiramente defeituoso (refletor e lente) Sistema de projeção muito defeituoso ou inexistente (refletor e lente)	X	X	
		(c) Lâmpada mal fixada		X	
4.1.2. Alinhamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Farol muito desalinhado		X	
		(b) Fonte luminosa mal montada			
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) Excedido o valor máximo de intensidade luminosa para a frente excedido	X	X	
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(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 não funciona		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 não funciona No caso de faróis de descarga de gás	X	X	
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas					
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Fonte luminosa defeituosa		X	
		(b) Lente defeituosa		X	
		(c) Luz mal fixada. Risco muito sério de cair	X	X	
4.2.2 Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Possibilidade de desligar as luzes de presença traseiras e as luzes de presença laterais com os faróis acesos		X X	
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.2.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Luz, cor emitida, localização, 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 fortemente 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 dos LED, menos de 1/3 não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso dos LED, menos de 2/3 a funcionar Todas as fontes luminosas não funcionam	X	X	X
		(b) Lente ligeiramente defeituosa (sem influência na luz emitida) Lente muito defeituosa (luz emitida afetada)	X	X	
		(c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.3.2.Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Funcionamento retardado Totalmente inoperacionais	X	X	X
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação 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 dos LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso dos LED, menos de 2/3 a funcionar	X	X	
		(b) Lente ligeiramente defeituosa (sem influência na luz emitida) Lente muito defeituosa (luz emitida afetada)	X	X	
		(c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.4.2.Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Totalmente inoperacionais	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
4.4.4. Frequência da intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência da intermitência não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ (desvio da frequência superior a 25 %)	X		
4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras					
4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso dos LED, menos de 2/3 a funcionar	X	X	
		(b) Lente ligeiramente defeituosa (sem influência na luz emitida) Lente muito defeituosa (luz emitida afetada)	X	X	
		(c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair ou de provocar encandeamento nos outros veículos	X	X	
4.5.2. Alinhamento (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Luz de nevoeiro dianteira fora do alinhamento horizontal quando o feixe luminoso tem uma linha de corte (linha de corte muito baixa) Linha de recorte acima das luzes de cruzamento	X	X	
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Inoperacionais	X	X	
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(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) Lente defeituosa	X		
		(c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.6.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ É possível ligar a luz de marcha-atrás sem a marcha-atrás estar engatada	X	X	
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda					
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Lâmpada emite feixe luminoso direto ou luz branca para a retaguarda	X		
		(b) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas múltiplas) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas únicas)	X	X	
		(c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.8. Retrorrefletores, marcações (retrorrefletoras) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	(a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado Reflexão afetada	X	X	
		(b) Refletor mal fixado Em risco de cair	X	X	
4.8.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Dispositivo inexistente ou cor vermelha refletida para a frente ou cor branca refletida para a retaguarda		X	X
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação					
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam Não funcionam para os máximos ou para a luz de nevoeiro traseira	X	X	
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Não 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 Tomada solta	X	X	
		(b) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.11. Cablagem	Inspeção visual, incluindo no interior do compartimento do motor (se aplicável)	(c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator Luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais		X	X
		(a) Cablagem mal ou incorretamente fixada Fixações soltas, contacto com arestas vivas, ligações em risco de se desligarem Cablagem em risco de tocar em peças quentes ou em rotação ou no chão, ligações desligadas (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		(b) Cablagem ligeiramente deteriorada Cablagem muito deteriorada Cablagem extremamente deteriorada (peças 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	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
			intensidade luminosa permitida; luz vermelha emitida para a frente ou luz branca emitida para a retaguarda		X	
		(c)	Luz/retrorefletor mal fixada/o Risco muito sério de cair	X	X	
4.13. Bateria	Inspeção visual	(a)	Mal fixada Mal fixada; risco de curto-circuitos	X	X	
		(b)	Com fugas Perda de substâncias perigosas	X	X	
		(c)	Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		(d)	Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		(e)	Ventilação (se exigida) inadequada		X	
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 extensivo em relação às fixações		X	X
		(c)	Modificação insegura ⁽³⁾ Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, insuficiente espaço livre em relação a outras partes do veículo ou ao chão		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
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		X	
			Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida			X
		(c)	Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo		X	
			Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida			X
		(d)	Cavilha da manga de eixo mal fixada.		X	
			Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida			X
5.1.3. Rolamentos das rodas (+E)	Inspeção visual 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		X	
			Estabilidade direcional comprometida; perigo de desmontagem			X
		(b)	Rolamento demasiado apertado ou encravado		X	
			Perigo de sobreaquecimento; perigo de desmontagem			X
5.2. Rodas e pneus						
5.2.1. Cubo da roda	Inspeção visual	(a)	Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados		X	
			Fixação inexistente ou mal apertada de tal modo que afeta seriamente a segurança rodoviária			X
		(b)	Cubo gasto ou danificado		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Cubo gasto ou danificado de um modo que afeta a segurança da fixação das rodas			X
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre um poço ou num mecanismo de elevação	(a) Fraturas ou defeitos de soldadura			X
		(b) Anéis de retenção dos pneus mal montados Risco de saírem		X	X
		(c) Roda fortemente deformada ou gasta Segurança da fixação no cubo afetada; segurança da fixação do pneu afetada		X	X
		(d) Dimensões, compatibilidade ou tipo de roda não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ e que afetam 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 conformes com os requisitos ⁽¹⁾ e que afetam a segurança rodoviária Capacidade de carga ou categoria de velocidade insuficiente para a utilização efetiva; o pneu toca partes fixas do veículo, comprometendo a segurança da condução		X	X
		(b) Pneus de dimensões diferentes no mesmo eixo ou num rodado duplo		X	
		(c) Pneus de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
		(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)	Fricção entre pneus e outros componentes (palas antiprojeção) Fricção entre pneus e outros componentes (sem comprometer a segurança da condução)	X	X	
		(g)	Pneus com reabertura de piso, não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ . 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⁾		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema de molas inoperacional			X
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual	(a) Amortecedores mal fixados no quadro ou no eixo Amortecedores soltos	X	X	
		(b) Amortecedor danificado, mostrando sinais de grande fuga de óleo ou de mau funcionamento		X	
		(c) Amortecedor inexistente		X	
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilha 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 Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(b) Componentes danificados ou excessivamente corroídos Estabilidade do componente afetada ou componente fraturado		X	X
		(c) Modificação insegura ⁽³⁾ Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema inoperacional		X	X
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 Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(b) Guarda-pó muito deteriorado Guarda-pó inexistente ou fraturada	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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 Grande fratura ou deformação de uma longarina ou travessa		X	X
		(b)	Chapas de reforço ou fixações soltas Maioria das fixações soltas; Peças pouco resistentes		X	X
		(c)	Corrosão excessiva que afeta a rigidez da montagem Peças pouco resistentes		X	X
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual	(a)	Sistema de escape mal fixado ou com fugas		X	
		(b)	Entrada de gases de escape na cabina ou no habitáculo Perigo para a saúde de passageiros		X	X

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

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(g) Modificação insegura ⁽³⁾ (componentes secundárias)		X	
		Modificação insegura ⁽³⁾ (componentes principais)			X
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	(h) Mecanismo de engate pouco resistente, incompatível ou não conforme com os requisitos			X
		(a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes		X	
		Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária			X
		(b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão		X	
		Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem			X
		(c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias de transmissão		X	
		Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem			X
		(d) Juntas flexíveis deterioradas		X	
		Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem			X
		(e) Veio danificado ou deformado		X	
		(f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado		X	
		Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem			X
		(g) Guarda-pó muito deteriorada	X		
		Guarda-pó inexistente ou fraturada		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(h) Modificação não regulamentar 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 utilizando o interface eletrónico (OBD)	(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
6.2. Cabina e carroçaria					
6.2.1. Estado	Inspeção visual	(a) Painel ou peça mal fixado ou danificado, passível de causar lesões Em risco de cair		X	X
		(b) Pilar da carroçaria mal fixado Estabilidade comprometida		X	X
		(c) Entrada de gases do motor ou de escape Perigo para a saúde de passageiros		X	X
		(d) Modificação insegura ⁽³⁾ Espaço livre insuficiente entre peças em rotação ou móveis e a estrada		X	X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual	(a) Carroçaria ou cabina mal fixada		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Estabilidade afetada			X
		(b) Carroçaria/cabina claramente desenquadrada do quadro		X	
		(c) Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas e verificação da simetria Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		(d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes Estabilidade comprometida		X	X
6.2.3. Portas e fechos	Inspeção visual	(a) Porta com abertura/fechos incorretos		X	
		(b) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas deslizantes) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas com eixo de rotação)		X	X
		(c) Portas, dobradiças, fechos ou pilares deteriorados Portas, dobradiças, fechos ou pilares inexistentes ou mal fixados	X	X	
6.2.4. Piso	Inspeção visual	Piso mal fixado ou muito deteriorado		X	
		Estabilidade insuficiente			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual	(a) Banco com estrutura defeituosa Banco mal fixado		X	X
		(b) Mecanismo de regulação não funciona corretamente Banco móvel ou encosto do banco não fixável		X	X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	(a) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes secundários) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes principais)	X	X	
		(b) Bancos não montados em conformidade com os requisitos ⁽¹⁾ Excedido o número de bancos permitido; posicionamento não conforme com a homologação	X	X	
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo Segurança de funcionamento afetada		X	X
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	(a) Degrau ou estribo mal fixado Estabilidade insuficiente	X	X	
		(b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões aos utilizadores		X	
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	Inspeção visual	(a) Má fixação de outros acessórios ou equipamentos		X	
		(b) Outros acessórios ou equipamentos não conformes com os requisitos ⁽¹⁾	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
			Risco de peças montadas causarem lesões; segurança de funcionamento afetada		X	
		(c)	Equipamento hidráulico com fugas Perda importante de matérias perigosas	X	X	
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	(a)	Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos Risco de lesões; 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, fechos e sistemas de retenção						
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual	(a)	Pontos de fixação muito deteriorados Estabilidade afetada		X	X
		(b)	Fixação solta		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado		X	
		(b) Cinto de segurança danificado Cortes ou sinais de estiramento	X	X	
		(c) Cinto de segurança não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	
		(d) Fecho de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
		(e) Retrator de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
7.1.3. Limitador de carga dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Limitador de carga claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		(b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo		X	
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Pretensor claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		(b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
7.1.5. Almofadas de ar ("airbags")	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Airbags claramente inexistentes ou inadequados para o veículo		X	
		(b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
		(c) Airbag claramente inoperacional		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica falha do sistema		X	
		(b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.2. Extintor(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Inexistente		X	
		(b) Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Se exigido (táxis, autocarros, etc.)	X	X	
7.3. Bloqueios e dispositivo antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Dispositivo que impede a condução do veículo sem funcionar	X		
		(b) Com funcionamento defeituoso Trancamento ou bloqueio accidental		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 ⁽¹⁾ .	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 conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Som emitido suscetível de ser confundido com sirenes das autoridades	X	X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	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 verificação inexistente, ilegível ou desatualizada		X	
		(e) Interferência ou manipulação clara		X	
		(f) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de verificação		X	
7.10. Limitador de velocidade (se instalado/exigido) (+E)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível	(a) Não instalado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Claramente inoperacional		X	
		(c) Velocidade programada incorreta (se verificada)		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação		Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
7.11 Conta-quilómetros, se disponível (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(d)	Selos defeituosos ou inexistentes		X	
		(e)	Placa de aferição inexistente ou ilegível		X	
		(f)	Dimensões dos pneus incompatíveis com os parâmetros de verificação		X	
		(a)	Claramente manipulado (fraude) para reduzir ou falsear o registo da distância percorrida		X	
		(b)	Claramente inoperacional		X	
7.12 Controlo eletrónico de estabilidade (ESC) (se instalado/exigido) (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou via o painel eletrónico	(a)	Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados		X	
		(b)	Cablagens danificadas		X	
		(c)	Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		(d)	Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto		X	
		(e)	Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica falha		X	
		(f)	O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo		X	
8. EMISSÕES						
8.1. Ruído						
8.1.1 Sistema de supressão de	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor	(a)	Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ⁽¹⁾		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
ruído (+E)	considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que pode ser medido o ruído com o veículo imobilizado utilizando um aparelho de medição de nível sonoro).	(b) Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, danificado, mal montado, inexistente ou claramente modificado de um modo que afeta negativamente os níveis de ruído Risco muito sério de cair		X	X
8.2. Emissões de gases de escape					
8.2.1 Emissões de motores de ignição comandada					
8.2.1.1 Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	(a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente, modificado ou claramente defeituoso		X	
		(b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
		(c) O indicador de mau funcionamento não segue a sequência correta		X	
8.2.1.2 Emissões de gases (E)	– Para os veículos até à classe de emissão Euro 5/V ⁷ : Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape, para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência e a legislação aplicável à homologação do	(a) As emissões de gases excedem os níveis especificados pelo fabricante		X	
		(b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a: i) veículos não equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, 4,5 %, ou		X	

7

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	veículo, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.	3,5 % de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ⁽¹⁾ . ii) veículos equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, com o motor em marcha lenta: 0,5 % com o motor acelerado: 0,3 % ou com o motor em marcha lenta: 0,3 % ⁹ com o motor acelerado: 0,2 % de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ⁽¹⁾ .			
	– Para os veículos da classe de emissão Euro 6/VI⁸: Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos⁽¹⁾ ou leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos⁽¹⁾ Medições não aplicáveis a motores a dois tempos Em alternativa, medição com equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio normalizados.	(c) Valor de lambda fora do intervalo $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante		X	
		(d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo		X	

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

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(e) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	
8.2.2 Emissões de motores de ignição por compressão					
8.2.2.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	(a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso		X	
		(b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
		(c) O indicador de mau funcionamento não segue a sequência correta		X	
		(d) Reagente insuficiente, se aplicável		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.	- Para os veículos até à classe de emissão EURO 5/V ¹⁰ : Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD,	(a) No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos, a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

¹⁰

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos. – Para os veículos da classe de emissão EURO 6/VI ¹¹ : Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBP, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos ⁽¹⁾				
	Pré-condicionamento do veículo: 1. Os veículos podem ser ensaiados 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		X	

¹¹ Veículos homologados de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 2 (Euro 6) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		após a data especificada nos requisitos ⁽¹⁾ : 1,5 m ⁻¹¹² . ou 0,7 m ⁻¹¹³ .			
	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 vareta de medição do nível de óleo, deve ser de, pelo menos, 80 °C – ou a temperatura normal de funcionamento, caso esta seja inferior – ou a temperatura do bloco do motor, medida pelo nível da radiação infravermelha, deve ser, pelo menos, uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição for impraticável, a verificação da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser efetuada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.				

¹² Veículos homologados de acordo com os limites indicados no anexo I, ponto 5.3.1.4, linha B, da Diretiva 70/220/CEE, 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.

¹³ Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 2 (Euro 6). Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.				
	Método de ensaio: 1. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de grande capacidade, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador. 2. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de 1 segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção.				

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	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 fabricante ou, se este dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte – antes de se libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, monitorizando o regime do motor ou deixando decorrer um período suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador – o qual, no caso dos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃, deve ser de, pelo menos, dois segundos. 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 o número máximo de ciclos de ensaio.				

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	5. Para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem reprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga. Ainda para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem aprovar veículos para os quais se tenham medido valores significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou dos ciclos de purga. Em alternativa, medição com equipamento de teledeteção, confirmada por métodos de ensaio normalizados.	(c) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	
8.3 Outros itens relativos ao ambiente					
8.3.1. Fugas de fluidos		Fuga de fluido excessiva, que não seja água, passível de prejudicar o ambiente ou de representar um risco de segurança para os outros utentes da via pública Formação continua de pingos, o que constitui um risco muito sério		X	X
9. INSPEÇÕES COMPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M ₂ E M ₃					
9.1. Portas					
9.1.1 Portas de entrada e de saída	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Mau funcionamento		X	
		(b) Estado deteriorado	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		Risco de provocar lesões;		X	
		(c) Comando de emergência defeituoso		X	
		(d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	(a) Mau funcionamento		X	
		(b) Sinalização das saídas de emergência ilegível Sinalização das saídas de emergência inexistente	X	X	
		(c) Martelo para partir os vidros inexistente	X		
		(d) Acesso bloqueado		X	
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Não funciona corretamente Afeta a utilização segura do veículo	X	X	
		(b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X
		(c) Degelo (se obrigatório) deficiente		X	
9.3. Sistema de ventilação e de aquecimento (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Mau funcionamento Perigo para a saúde dos passageiros	X	X	
		(b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.4 Bancos					
9.4.1 Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes e sistemas de retenção de crianças, se for caso disso)	Inspeção visual	Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático Bloqueio de uma saída de emergência	X	X	
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção ou cortina antiencandeamento) defeituosos Campo de visão diminuído	X	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	
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) Deteriorado Danificado Estabilidade afetada	X	X	X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		(b) Degraus retráteis não funcionam corretamente		X	
9.8. Sistema de comunicação de passageiros(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso Totalmente inoperacional	X	X	
9.9. Avisos(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Avisos inexistentes incorretos ou ilegíveis Informações erradas	X	X	
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ aplicáveis a este tipo de transporte		X	
9.10.2 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes	X		
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida(X) ⁽²⁾					
9.11.1 Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e em funcionamento em funcionamento	(a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(b) Deteriorado Estabilidade afetada; risco de provocar lesões	X	X	
		(c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s) Totalmente inoperacionais	X	X	
9.11.2 Sistema de retenção da	Inspeção visual e em funcionamento, se	(a) Mau funcionamento	X		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
cadeira de rodas	aplicável	Segurança de funcionamento afetada		X	
		(b) Deteriorado	X		
		Estabilidade afetada; risco de provocar lesões		X	
		(c) Comando(s) defeituoso(s)	X		
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Segurança de funcionamento afetada		X	
		Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes		X	

NOTAS:

- (1) Os "requisitos" são estabelecidos por homologação na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e pelas obrigações de retromontagem ou pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.
- (2) "(X)" identifica os itens que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas não são considerados essenciais numa inspeção técnica.
- (3) Entende-se por "modificação insegura" uma modificação que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem efeitos desproporcionados no ambiente.
- (E) A inspeção deste item exige equipamento próprio.

ANEXO III

(a que se referem o n.º 2 do artigo 5.º e o n.º 1 do artigo 12.º)

- 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 carga.
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 componentes 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.
5. Normas aplicáveis:

Norma	Objeto
– 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	Encerados
– EUMOS 40511	Postes – Escoras
– EUMOS 40509	Acondicionamento 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/CE¹⁴ relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas, podem ser aplicáveis requisitos mais específicos.

QUADRO 1

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
A	O acondicionamento no transporte não permite uma imobilização adequada da carga	Ao critério do inspetor		
B	Uma ou mais unidades de carga não estão devidamente posicionadas	Ao critério do inspetor		
C	O veículo não é adequado para a carga carregada (deficiência distinta das enumeradas no ponto 10)	Ao critério do inspetor		
D	Defeitos manifestos da superestrutura do veículo (deficiência distinta das enumeradas no ponto 10)	Ao critério do inspetor		
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 (com base num 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 (com base num certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		x	x

14

Diretiva 95/50/CE do Conselho, de 6 de outubro de 1995, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas (JO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
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 (com base num certificado ou dístico, se aplicável) Altura insuficiente para a carga transportada		X	X
10.4.	Fueiros (se utilizados 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; danificadas Elementos fendidos; incapazes de suportar as forças de sujeição		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
20	Métodos de sujeição			
20.1.	Travamento, bloqueio e amarração direta			

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20.1.1	Fixação direta da carga (bloqueio)			
20.1.1.1	Distância excessiva em relação ao taipal frontal, se utilizado para a imobilização direta da carga Distância superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		x	x
20.1.1.2.	Distância excessiva em relação aos taipais laterais, se utilizado para a imobilização direta da carga Distância superior a 15 cm e perigo de penetração no taipal		x	x
20.1.1.3.	Distância excessiva em relação ao taipal traseiro, se utilizado para a imobilização direta da carga Distância 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 Menos de 2/3 das forças de sujeição exigidas		x	x
20.1.3.3.	Aperto insuficiente das redes ou telas Aperto inferior a 2/3 das forças de sujeição exigidas		x	x

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
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 Menos de 2/3 da resistência necessária		x	x
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 inadequado dos dispositivos de sujeição de carga Menos de 2/3 da resistência necessária		x	x
20.4.	Equipamento adicional (tapetes antiderrapantes, proteções de arestas, proteções locais de arestas, etc.)			

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
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 IV

(a que se referem o n.º 2 do artigo 14.º, o n.º 2 do artigo 16.º e a alínea d) do n.º 2 do artigo 18.º)

(frente)

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

1. Local da inspeção técnica na estrada
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)	N ₂ ^(a) (3,5 t a 12 t)	☐
b)	N ₃ ^(a) (mais de 12 t)	☐
c)	O ₃ ^(a) (3,5 t a 10 t)	☐
d)	O ₄ ^(a) (mais de 10 t)	☐
e)	M ₂ ^(a) (>9 lugares sentados ^(b) e até 5 t)	☐
f)	M ₃ ^(a) (>9 lugares sentados ^(b) e mais de 5 t)	☐
g)	T5	☐
h)	Outras categorias de veículos: (Queira especificar)	☐

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)
(0) Identificação ^(f)	☐	☐
(1) Equipamento de travagem ^(f)	☐	☐
(2) Direção ^(f)	☐	☐
(3) Visibilidade ^(f)	☐	☐
(4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico ^(f)	☐	☐
(5) Eixos, rodas, pneus e suspensão ^(f)	☐	☐
(6) Quadro e acessórios do quadro ^(f)	☐	☐
(7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo e limitador de velocidade ^(f)	☐	☐

- | | | | |
|------|--|--------------------------|--------------------------|
| (8) | Inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos ^(f) | ☐ | ☐ |
| (9) | Inspeções suplementares aos veículos das categorias M ₂ e M ₃ ^(f) | ☐ | ☐ |
| (10) | Imobilização da carga ^(f) | ☐ | ☐ |

11. Resultado da inspeção:

Aprovado ☐Reprovado ☐Proibição ou limitação da utilização do veículo, que apresenta deficiências perigosas ☐

12. Diversos/observações:

13. Autoridade/agente ou inspetor que efetuou a inspeção

Assinaturas:

Autoridade competente/agente ou inspetor

Conductor

.....

.....

Notas:

- (a) Categoria do veículo de acordo com o artigo 2.º da Diretiva 2014/47/UE.
- (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 nos anexos II ou III da Diretiva 2014/47/UE 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 ou III da Diretiva 2014/47/EU.

(verso)

0.	IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO				
0.1.	Placas de matrícula	4.	LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO		
0.2.	Número do quadro/de série de identificação do veículo				
1.	EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM	4.1.	Faróis		
1.1.	Estado mecânico e funcionamento	4.1.1.	Estado e funcionamento	6.1.3.	Depósito e tubagens de combustível (incluindo o aquecimento dos mesmos)
1.1.1.	Veio do pedal dos travões de serviço	4.1.2.	Alinhamento	6.1.4.	Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe
1.1.2.	Estado do pedal e curso do dispositivo de acionamento do travão	4.1.3.	Interruptores	6.1.5.	Suporte de roda sobresselente
1.1.3.	Bomba de vácuo ou compressor e depósitos	4.1.4.	Conformidade com os requisitos	6.1.6.	Dispositivos de engate e equipamento de reboque
1.1.4.	Manómetro ou indicador de pressão baixa	4.1.5.	Dispositivos de regulação da inclinação	6.1.7.	Transmissão
1.1.5.	Válvula manual de comando do travão	4.1.6.	Dispositivo de limpeza dos faróis	6.1.8.	Apoios do motor
1.1.6.	Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento	4.2.	Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais e luzes delimitadoras do veículo	6.1.9.	Desempenho do motor
1.1.7.	Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	4.2.1.	Estado e funcionamento		
1.1.8.	Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	4.2.2.	Interruptores		
1.1.9.	Depósito de pressão do acumulador de energia	4.2.3.	Conformidade com os requisitos		
		4.3.	Luzes de travagem		

1.1.10.	Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)				
1.1.11.	Tubagens rígidas dos travões	4.3.1.	Estado e funcionamento	6.2.	Cabina e carroçaria
1.1.12.	Tubagens flexíveis dos travões	4.3.2.	Interruptores	6.2.1.	Estado
1.1.13.	Cintas e calços dos travões	4.3.2.	Conformidade com os requisitos	6.2.2.	Fixação
1.1.14.	Tambores e discos dos travões	4.4.	Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo	6.2.3.	Portas e fechos
1.1.15.	Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	4.4.1.	Estado e funcionamento	6.2.4.	Piso
1.1.16.	Atuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)	4.4.2.	Interruptores	6.2.5.	Banco do condutor
1.1.17.	Válvula sensível à carga	4.4.3.	Conformidade com os requisitos	6.2.6.	Outros bancos
1.1.18.	Ajustadores e indicadores de folgas	4.4.4.	Frequência da intermitência	6.2.7.	Comandos de condução
1.1.19.	Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	4.5.	Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras	6.2.8.	Degraus da cabina
1.1.20.	Funcionamento automático dos travões do reboque	4.5.1.	Estado e funcionamento	6.2.9.	Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)
1.1.21.	Sistema de travagem completo	4.5.2.	Alinhamento	6.2.10.	Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção
1.1.22.	Tomadas de ensaio	4.5.4.	Interruptores	7.	OUTROS EQUIPAMENTOS
1.1.23.	Travão de inércia	4.5.2.	Conformidade com os requisitos	7.1.	Cintos de segurança, fivelas
1.2.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço	4.6.	Luzes de marcha-atrás	7.1.1.	Segurança das fixações
1.2.1.	Comportamento funcional	4.6.1.	Estado e funcionamento	7.1.2.	Estado
1.2.2.	Eficiência	4.6.2.	Interruptores	7.1.3.	Função de limitação de esforço dos cintos de segurança

1.3.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários)				
1.3.1.	Comportamento funcional	4.6.3.	Conformidade com os requisitos	7.1.4.	Pretensores dos cintos de segurança
1.3.2.	Eficiência	4.7.	Luz da placa de matrícula da retaguarda	7.1.5.	Almofadas de ar ("airbags")
1.4.	Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	4.7.1.	Estado e funcionamento	7.1.6.	Sistemas SRS
1.4.1.	Comportamento funcional	4.7.2.	Conformidade com os requisitos	7.2.	Extintor
1.4.2.	Eficiência	4.8.	Retrorefletores, delimitações e placas indicadoras à retaguarda	7.3.	Trancas e dispositivo antirroubo
1.5.	Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	4.8.1.	Estado	7.4.	Triângulo de pré-sinalização
1.6.	Sistema antibloqueio de travagem	4.8.2.	Conformidade com os requisitos	7.5.	Caixa de primeiros socorros
1.7.	Sistema de travagem eletrónico	4.9.	Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação	7.6.	Calços (cunhas) de rodas
1.8.	Óleo dos travões	4.9.1.	Estado e funcionamento	7.7.	Avisador sonoro
2.	DIREÇÃO	4.9.2.	Conformidade com os requisitos	7.8.	Aparelho indicador de velocidade
2.1.	Estado mecânico	4.10.	Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque	7.9.	Tacógrafo
2.1.1.	Estado da direção	4.11.	Cablagem	7.10.	Limitador de velocidade
2.1.2.	Fixação da caixa da direção	4.12.	Luzes e refletores não obrigatórios	7.11.	Conta-quilómetros
2.1.3.	Estado das barras e articulações da direção	4.13.	Bateria	7.12.	Controlo eletrónico de estabilidade (ESC)
2.1.4.	Funcionamento das barras e articulações da direção			8.	INCONVENIENTES
2.1.5.	Direção assistida				

2.2.	Volante e coluna da direção	5.	EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO	8.1.	Sistema de supressão de ruído
2.2.1.	Estado do volante	5.1.	Eixos	8.2.	Emissões de gases de escape
2.2.2.	Coluna da direção	5.1.1.	Eixos	8.2.1.	Emissões de motores de ignição comandada
2.3.	Folgas na direção	5.1.2.	Mangas de eixo	8.2.1.1.	Equipamento de controlo das emissões de escape
2.4.	Alinhamento das rodas	5.1.3.	Rolamentos das rodas	8.2.1.2.	Emissões gasosas
2.5.	Placa giratória de eixo de direção de reboque	5.2.	Rodas e pneus	8.2.2.	Emissões de motores de ignição por compressão
2.6.	Direção assistida eletrónica	5.2.1.	Cubo da roda	8.2.2.1.	Equipamento de redução das emissões de escape
3.	VISIBILIDADE	5.2.2.	Rodas	8.2.2.2.	Opacidade
3.1.	Campo de visão	5.2.3.	Pneus	8.3.	Outros itens relativos ao ambiente
3.2.	Estado dos vidros	5.3.	Sistema de suspensão	8.3.1.	Fugas de fluidos
3.3.	Espelhos retrovisores	5.3.1.	Molas e estabilizador	9.	INSPEÇÕES SUPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M ₂ E M ₃ M ₃
3.4.	Limpa-para-brisas	5.3.2.	Amortecedores	9.1	Portas
3.5.	Lava-para-brisas	5.3.3.	Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão		
3.6.	Sistema de desembaciamento	5.3.4.	Articulações da suspensão		

	5.3.5.	Suspensão pneumática	9.1.1.	Portas de entrada e de saída
	6.	QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO	9.1.2.	Saídas de emergência
	6.1.	Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro	9.2.	Sistemas de desembaciamento e degelo
	6.1.1.	Estado geral	9.3.	Sistemas de ventilação e de aquecimento
	6.1.2.	Tubos de escape e silenciadores	9.4.	Bancos
			9.4.1.	Bancos de passageiros
			9.4.2.	Banco do condutor
			9.5.	Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino
			9.6.	Corredores, áreas para passageiros de pé
			9.7.	Escadas e degraus
			9.8.	Sistema de comunicação de passageiros
			9.9.	Avisos
			9.10.	Requisitos relativos ao transporte de crianças
			9.10.1.	Portas
			9.10.2.	Sinalização e equipmanentos especiais
			9.11.	Requisitos relativos ao trasnporte de pessoas com mobilidade reduzida
			9.11.1.	Portas, rampas e dispositivos de elevação
			9.11.2.	Sistema de retençãod e cadeira de rodas
			9.11.3.	Sinalização e equipmanentos especiais

ANEXO V

(a que se refere o n.º 1 do artigo 18.º)

MODELO NORMALIZADO DO RELATÓRIO A APRESENTAR À COMISSÃO EUROPEIA

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

Deve ser apresentado:

um quadro recapitulativo geral, e

quadros separados pormenorizados por país de matrícula dos veículos verificados numa inspeção minuciosa, com informações relativas ao número de veículos inspecionados e às deficiências detetadas, por categoria de veículo.

QUADRO RECAPITULATIVO
de todas as inspeções (iniciais e minuciosas)

Estado-Membro que apresenta o relatório: exemplo: Bélgica Período abrangido pelo relatório: ano [X] a ano [X+1]

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		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	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados
País de Registo																		
Bélgica																		
Bulgária																		
República Checa																		
Dinamarca																		
Alemanha																		
Estónia																		
Irlanda																		
Grécia																		
Espanha																		
França																		
Croácia																		

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

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados ¹	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados
País de Registo																		
Itália																		
Chipre																		
Letónia																		
Lituânia																		
Luxemburgo																		
Hungria																		
Malta																		
Países Baixos																		
Áustria																		
Polónia																		
Portugal																		
Roménia																		
Eslovénia																		
Eslováquia																		
Finlândia																		
Suécia																		
Reino Unido																		

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		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	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados
País de Registo																		
Albânia																		
Andorra																		
Arménia																		
Azerbaijão																		
Bielorrússia																		
Bósnia-Herzegovina																		
Geórgia																		
Cazaquistão																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República da Moldávia																		
Federação da																		

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

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		Outras categorias (facultativo)		Total	
	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados ¹	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados	Número de veículos inspeccionados	Número de veículos reprovados
País de Registo																		
Rússia																		
São Marinho																		
Sérvia																		
Suíça																		
Tajiquistão																		
Turquia																		
Turquemenistão																		
Ucrânia																		
Uzbequistão																		
Antiga República Jugoslava da Macedónia																		
Outros países terceiros (especificar)																		

RESULTADOS de inspeções minuciosas

Estado-Membro que apresenta o

relatório:

exemplo: Bélgica

Estado-Membro que apresenta o relatório:

País de matrícula

exemplo: Bulgária

PERÍODO: Partida

01/ano [x]

a

12/ano [x+1]

País de matrícula dos veículos

Categoria de veículo	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		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	Número de veículos inspecionados	Número de veículos reprovados

Deficiência detetada

	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado
(0) Identificação																		
(1) Equipamento de travagem																		
(2) Direção																		

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

	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado	Inspecionado	Reprovado
(3) Visibilidade																		
(4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico																		
(5) Eixos, rodas, pneus e suspensão																		
(6) Quadro e acessórios do quadro																		
(7) Outros equipamentos, incluindo tacógrafo e dispositivo de limitação de velocidade																		
(8) Inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos																		
(9) Inspeções suplementares aos veículos das																		

ANEXO VI

(a que se refere o artigo 23.º)

«ANEXO I

[...]

[...]

[...]	[...]
1 - [...]	[...]
2 - [...]	[...]
3.1 - [...]	[...]
3.2 - [...]	[...]
4 - [...]	[...]
5 - [...]	[...]
6 - [...]	[...]
7 - [...]	[...]
8 - Tratores de rodas (T5), utilizados principalmente na via pública, para efeitos de transporte rodoviário comercial de mercadorias, com velocidade máxima de projeto superior a 40Km/h.	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos.
9 - [...]	[...]
9.1 — [...]	[...]
10 - [...]	[...]
11 - [...]	[...]
12 - [...]	[...]

[...]

ANEXO II

[...]

[...]

1- [...]

O presente anexo identifica os sistemas e componentes de veículos a controlar, descrevendo em pormenor, além disso, o método a seguir para efetuar esse controlo e os critérios a aplicar para determinar se o veículo se encontra em condições de poder circular na via pública com segurança.

As observações e verificações devem incidir, pelo menos, nos pontos adiante indicados, desde que

digam respeito ao equipamento do veículo e que sejam efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem utilizar ferramentas de desmontagem ou remoção de qualquer peça ou componente do veículo.

Todos os pontos enumerados devem ser tidos como obrigatórios num controlo técnico periódico de veículos, exceto os marcados com a indicação (X), que dizem respeito ao estado do veículo e à sua aptidão para circular na estrada, mas não são considerados essenciais num controlo técnico periódico.

As «Razões de reprovação» não se aplicam caso digam respeito a requisitos não previstos na legislação aplicável em matéria de homologação de veículos aquando da primeira matrícula e da primeira entrada em circulação, ou a requisitos relativos à retro montagem.

Se o método da inspeção for indicado como visual, isto significa que, além de observar os pontos a controlar, o inspetor deve, se for caso disso, manuseá-los, avaliar o ruído ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado sem utilizar equipamentos.

2- [...]

3- Certificado de inspeção

O operador ou condutor do veículo deve ser informado por escrito das deficiências, do resultado da inspeção e das consequências jurídicas decorrentes.

Os certificados da inspeção emitidos ao abrigo da inspeção periódica obrigatória de veículos devem incluir, pelo menos, os pontos seguintes:

1. Número de identificação do veículo (VIN);
2. Número da chapa de matrícula e símbolo do país do Estado de matrícula;
3. Local e data da inspeção;
4. Leitura do conta-quilómetros no momento da inspeção e seu histórico, se disponível;
5. Categoria do veículo, se disponível;
6. Deficiências identificadas e nível de gravidade;
7. Resultado da inspeção técnica do veículo;
8. Data da inspeção periódica seguinte (caso esta informação não seja fornecida por outro meio);
9. Nome do centro de inspeção e assinatura e identificação do inspetor responsável pela inspeção técnica.

4. [...]

A inspeção deve incidir pelo menos, nos pontos a seguir indicados, aplicando-se as normas e métodos constantes dos quadros seguintes, sendo as razões de reprovação indicadas, exemplos de deficiências possíveis de ser detetadas.

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO						
0.1. Placas de matrícula (se os requisitos o exigirem (1))	Inspeção visual	(a)	Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s) em risco de cair		X	
		(b)	Inscrição inexistente ou ilegível		X	
		(c)	Não conforme com os documentos ou registos do veículo		X	
0.2. Número do quadro/de série de identificação do veículo	Inspeção visual	(a)	Inexistente ou não localizável		X	
		(b)	Incompleta, ilegível, obviamente falsificada ou que não corresponde aos documentos do veículo.		X	
		(c)	Documentos do veículo ilegíveis ou com imprecisões materiais.	X		
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM						
1.1. Estado mecânico e funcionamento						
1.1.1. Sistema de articulação do pedal/do manípulo dos travões de serviço	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	(a)	Articulação demasiado apertada		X	
		(b)	Desgaste ou folga excessivos		X	
1.1.2. Estado do pedal/do manípulo e curso do dispositivo de acionamento do travão	Inspeção visual dos componentes enquanto se acionam Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	(a)	Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente		X	
		(b)	O comando do travão não se liberta corretamente Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(c)	Elemento antiderrapante do pedal do travão inexistente, mal fixado ou gasto		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão de ar atingir valores de funcionamento seguros e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	(a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para assegurar, pelo menos, quatro aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro) Pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro)		X	X
		(b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir valores de funcionamento seguros demasiado longo de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativa		X	
		(d) Fuga de ar causadora de queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis		X	
		(e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem Travagem de emergência ineficaz	X		X
1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa	Verificação do funcionamento	Manómetro ou indicador a funcionar mal ou defeituoso Pressão baixa indetetável	X	X	
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspeção visual dos componentes o acionar o sistema de travagem	(a) Comando fissurado, danificado ou com desgaste excessivo		X	
		(b) Comando mal fixado na válvula ou válvula mal fixada		X	
		(c) Ligações mal fixadas ou fugas no sistema		X	
		(d) Funcionamento insatisfatório		X	
1.1.6. Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento,	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	(a) Cremalheira não prende corretamente	X	X	
		(b) Desgaste no veio da alavanca ou no mecanismo da cremalheira Desgaste excessivo		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
travão de estacionamento eletrónico		(c) Movimento excessivo da alavanca, indicativo de afinação incorreta		X	
		(d) Acionador inexistente, danificado ou inoperacional		X	
		(e) Mau funcionamento, avisador indica avaria		X	
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	(a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		(b) Perda excessiva de óleo do compressor	X		
		(c) Válvula mal fixada ou mal montada		X	
		(d) Perda ou fuga de óleo Se o funcionamento estiver afetado		X	X
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	(a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosos Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou mal montada Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(c) Fugas excessivas Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		(d) Funcionamento incorreto Funcionamento dos travões afetado		X	X
1.1.9. Depósito de pressão, acumulador de energia	Inspeção visual	(a) Depósito ligeiramente danificado ou ligeiramente corroído. Depósito fortemente danificado. Corroído ou com fugas.	X	X	
		(b) Funcionamento do dispositivo de purga afetado Dispositivo de purga inoperacional	X	X	
		(c) Depósito mal fixado ou incorretamente montado		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
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) Risco iminente de falha ou fratura			X
		(b) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		(c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas Funcionamento dos travões afetado por bloqueio ou fuga iminente		X	X
		(d) Tubagens mal colocadas Risco de danos	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		(b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas Tubagens danificadas ou esfoladas	X	X	
		(c) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		(d) Dilatação excessiva das tubagens sob pressão Reforço têxtil afetado		X	X
		(e) Tubagens com porosidade		X	
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	(a) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo atingida) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo não visível)		X	X
		(b) Cinta ou calço atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Cinta ou calço inexistente ou mal montado			X
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	(a) Tambor ou disco com desgaste Tambor ou disco com desgaste excessivo, excessivamente riscado, fendido, mal fixado ou fraturado		X	X
		(b) Tambor ou disco atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Tambor ou disco inexistente			X
		(d) Chapa de apoio mal fixada		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Cabo danificado ou com nós. Eficácia da travagem afetada		X	X
		(b) Componentes com corrosão ou desgaste excessivo Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Cabo, tirante ou junta mal fixado		X	
		(d) Guia de cabos defeituosa		X	
		(e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem		X	
		(f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	
1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Atuador fissurado ou danificado Eficácia da travagem afetada		X	X
		(b) Atuador com fugas Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Atuador mal fixado ou mal montado Eficácia da travagem afetada		X	X
		(d) Atuador excessivamente corroído Fissuração provável		X	X
		(e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma Eficácia da travagem afetada (inexistência de curso de reserva)		X	X
		(f) Tampa de proteção contra o pó danificada Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Articulação defeituosa		X	
		(b) Articulação mal afinada		X	
		(c) Válvula gripada ou inoperacional (ABS a funcionar) Válvula gripada ou inoperacional		X	X
		(d) Válvula inexistente (se exigida)			X
		(e) Placa sinalética inexistente	X		
		(f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos ⁽¹⁾	X		
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual	(a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta		X	
		(b) Ajustador defeituoso		X	
		(c) Instalação ou substituição incorreta		X	
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	Inspeção visual	(a) Conexões ou montagens mal fixadas Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(b) ou inexistente		X	
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	Travão do reboque não atua automaticamente Sistema claramente defeituoso ao desligar-se a conexão			X
1.1.21. Sistema de travagem completo	Inspeção visual	(a) Outros dispositivos do sistema (por exemplo bomba de líquido anticongelante, secador de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de um modo que afeta negativamente o sistema de travagem Eficácia da travagem afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante Funcionalidade do sistema afetado	X	X	
		(c) Componentes mal fixados ou mal montados		X	
		(d) Alteração inadequada de componentes ⁽³⁾ Eficácia da travagem afetada		X	X
1.1.22. Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	(a) Inexistente		X	
		(b) Danificadas Inutilizáveis ou com fugas	X	X	
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento	Insuficiente eficiência		X	
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço					
1.2.1. Comportamento funcional	Num ensaio efetuado num frenómetro em condições estáticas ou, caso isso seja impossível, num ensaio realizado em estrada, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	(a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas		X	X
		(b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais)		X	X
		(c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
		(d) Tempo de resposta anormal na travagem de qualquer roda		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(e) Flutuação excessiva da força de travagem durante a rotação completa da roda		X	
1.2.2. Eficiência	Ensaio com frenómetro ou, se não for possível utilizá-la por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, a fim de determinar a relação de travagem correspondente à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, correspondente à soma das cargas autorizadas por eixo Os veículos ou reboques com massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas têm de ser inspecionados segundo a norma ISO 21069 ou métodos equivalentes. Os ensaios realizados em estrada devem decorrer num piso seco, plano e em linha reta.	Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte: 1. Veículos matriculados pela primeira vez após 1/01/2012: – Categoria M ₁ : 58 % – Categorias M ₂ e M ₃ : 50 % – Categoria N ₁ : 50 % – Categorias N ₂ e N ₃ : 50 % – Categorias O ₂ , O ₃ e O ₄ : – semirreboques: 45% ¹ – reboques: 50%		X	
		2. Veículos matriculados pela primeira vez antes de 1/01/2012: – Categorias M ₁ , M ₂ e M ₃ : 50% ² – Categoria N ₁ : 45% – Categorias N ₂ e N ₃ : 43% ³ – Categorias O ₂ , O ₃ e O ₄ : 40% ⁴		X	

¹ Semirreboques homologados antes de 1 de janeiro de 2012: 43%.

² Veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991: 48 %.

³ Veículos matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a data que for mais recente: 45 %.

⁴ Reboques e semirreboques matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a data que for mais recente: 43 %.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		3. Outras categorias Categorias L (ambos os travões em conjunto): – Categoria L6e: 40 % – Categoria L3e: 50 % – Categoria L4e: 46 % – Categorias L5e e L7e: 44 % Categorias L (travões das rodas traseiras): 25 % da massa total do veículo 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	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 direcionais.		X	X
		(c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
1.3.2. Eficiência	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de	Esforço de travagem inferior a 50 % ⁵ do comportamento funcional dos travões de serviço definido no ponto 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada.		X	

5

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem acima indicados			X
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento					
1.4.1. Comportamento funcional	Aplicar o travão durante uma inspeção num frenómetro.	Travão inativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem indicados no ponto 1.4.2., relativamente à massa do veículo durante a inspeção		X	X
1.4.2. Eficiência	Ensaio com frenómetro. Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, ou com o veículo num declive de gradiente conhecido	Não se observa, para todos os veículos, uma relação de travagem de, pelo menos, 16 %, relativamente à massa máxima autorizada, ou, para os veículos a motor, uma relação de travagem de, pelo menos, 12 %, relativamente à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor que for mais elevado. Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem acima indicados		X	X
1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	Inspeção visual e, se possível, ensaio de verificação do funcionamento do sistema	(a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape)		X	
		(b) Sistema não funciona		X	
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		(b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	
		(c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificadas		X	
		(d) Cablagens danificadas		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(e) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		(f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.7 Sistema de travagem eletrónico (EBS)	inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		(b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	
		(c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.8. Óleo dos travões	Inspeção visual	Óleo dos travões contaminado ou sedimentado Risco iminente de falha		X	X
2. DIREÇÃO					
2.1. Estado mecânico					
2.1.1. Estado da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas suspensas ou assentes em placas giratórias, rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do funcionamento da direção	(a) Funcionamento irregular da direção		X	
		(b) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas Funcionamento afetado		X	X
		(c) Desgaste excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		(d) Movimento excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		(e) Com fugas Formação de pingos	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
2.1.2. Fixação da caixa da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicada sobre as rodas assentes no chão, rodar o volante ou guiador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro	(a) Caixa da direção mal fixada Fixações perigosamente soltas ou movimento visível em relação ao quadro		X	X
		(b) Orifícios de fixação ao quadro ovalizados Fixações seriamente afetadas		X	X
		(c) Parafusos de fixação inexistentes ou fraturados Fixações seriamente afetadas		X	X
		(d) Caixa da direção fraturada Estabilidade ou fixação da caixa afetada		X	X
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção	(a) Movimento relativo de componentes que deviam estar fixos Movimento excessivo ou risco de se soltarem		X	X
		(b) Desgaste excessivo nas juntas Sério risco de se soltarem		X	X
		(c) Componentes fraturados ou deformados Funcionamento afetado.		X	X
		(d) Ausência de dispositivos de imobilização		X	
		(e) Componentes desalinhados (por exemplo barra transversal ou tirante da direção)		X	
		(f) Modificação insegura ⁽³⁾ Funcionamento afetado.		X	X
		(g) Guarda pó danificado ou deteriorado Guarda pó inexistente ou muito deteriorado	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção	(a) Articulação/barra da direção bate numa peça fixa do quadro		X	
		(b) Batentes da direção não funcionam ou inexistentes		X	
2.1.5. Direção assistida	Inspeccionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluido hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida funciona.	(a) Fuga de óleo ou funções afetadas		X	
		(b) Óleo insuficiente (abaixo da marca MIN) Reservatório insuficiente	X	X	
		(c) Mecanismo não funciona Direção afetada		X	X
		(d) Mecanismo fraturado ou mal fixado Direção afetada		X	X
		(e) Componentes desalinhados ou a bater Direção afetada		X	X
		(f) Modificação insegura ⁽³⁾ . Direção afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(g) Cabos/tubagens danificados ou excessivamente corroídos Direção afetada		X	X
2.2. Volante, coluna da direção e guiador					
2.2.1. Estado do volante/guiador	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilha da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	(a) Movimento relativo do volante e da coluna da direção, indicativo de má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		(b) Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
		(c) Fratura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
2.2.2. Coluna/forquilha e amortecedores da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilha da direção. Inspeção	(a) Movimento excessivo, para cima ou para baixo, do centro do volante		X	
		(b) Movimento radial excessivo do topo da coluna da direção, a partir do eixo da coluna		X	
		(c) Ligação flexível deteriorada		X	
		(d) Má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	(e) Modificação insegura ⁽³⁾			X
2.3. Folgas na direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, e com o peso do veículo assente nas rodas, o motor, se possível, a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante, o máximo possível, no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso, sem mover as rodas. Inspeção visual do movimento livre	Movimento livre da direção excessivo (por exemplo movimento de um ponto do aro superior a um quinto do diâmetro do volante ou não conforme com os requisitos ⁽¹⁾) Segurança da direção afetada		X	X
2.4. Alinhamento das rodas(X) ⁽²⁾	Inspecionar o alinhamento das rodas da direção com equipamento adequado.	Alinhamento não conforme com os dados ou requisitos do fabricante do veículo ⁽¹⁾ Condução em linha reta; estabilidade direcional comprometida	X	X	
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual com um detetor de folgas especialmente adaptado	(a) Componente ligeiramente danificado Componente fortemente danificado ou fendido		X	X
		(b) Folga excessiva Condução em linha reta; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(c) Acessório defeituoso Acessório seriamente afetado		X	X
2.6. Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Falha do sistema assinalada pelo indicador luminoso de avaria da EPS		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas Direção afetada		X	X
		(c) Assistência à direção não funciona		X	
		(d) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
3. VISIBILIDADE					
3.1. Campo de visão	Inspeção visual a partir do banco do condutor	Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afeta objetivamente a visão frontal ou lateral deste (fora da zona de varrimento dos limpa pára brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa pára brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	(a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona de varrimentos dos limpa pára brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa pára brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
		(b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ⁽¹⁾ , (fora da zona limpa pára brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa pára brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
		(c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa pára brisas muito afetada		X	X
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	(a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ . (Pelo menos duas possibilidades de retrovisão disponíveis) Menos de duas possibilidades de retrovisão disponíveis		X X	

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.1.2. Alinhamento	Determinar a inclinação horizontal de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas, utilizando um dispositivo de regulação de faróis ou o interface eletrónico do veículo (OBD).	(a) Inclinação do farol fora dos limites estabelecidos nos requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ (número de faróis acesos ao mesmo tempo) Excedido o valor máximo de intensidade luminosa para a frente	X	X	
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		(c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida		X	
		(c) Fonte luminosa e farol incompatíveis		X	
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatórios)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível, ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Dispositivo não funciona		X	
		(b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor		X	
		(c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	Dispositivo não funciona No caso de faróis de descarga de gás	X	X	
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas					

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa		X	
		(b)	Lentes defeituosas		X	
		(c)	Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.2.2 Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ . Possibilidade de desligar as luzes de presença da retaguarda e as luzes de presença laterais com os faróis acesos		X X	
		(b)	Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.2.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Luz, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
		(b)	Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
4.3. Luzes de travagem						
4.3.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar Todas as fontes luminosas não funcionam	X	X	X
		(b)	Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes fortemente defeituosas (luz emitida afetada)	X	X	
		(c)	Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.3.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Funcionamento retardado Totalmente inoperacionais	X	X	X
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		(c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		(d) As luzes do travão de emergência não funcionam ou funcionam incorretamente.		X	
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo					
4.4.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 que não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar	X	X	
		(b) Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes fortemente defeituosas (luz emitida afetada)	X	X	
		(c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Totalmente inoperacionais	X	X	
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
4.4.4. Frequência da intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência da intermitência não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ . (desvio da frequência superior a 25 %)	X		

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras						
4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar	X	X	
		(b)	Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes muito defeituosas (luz emitida afetada)	X	X	
		(c)	Luz mal fixada Risco muito sério de cair ou de provocar encandeamento nos outros veículos	X	X	
4.5.2. Alinhamento (X) ⁽²⁾	Inspeção em funcionamento e utilizando um dispositivo de verificação de faróis		Luz de nevoeiro da frente fora do alinhamento horizontal quando o feixe luminoso tem uma linha de recorte (linha de recorte muito baixa) Linha de recorte acima das luzes de cruzamento	X	X	
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento		Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Inoperacionais	X	X	
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b)	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
4.6. Luzes de marcha atrás						
4.6.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa	X		
		(b)	Lentes defeituosas	X		
		(c)	Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.6.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ É possível ligar a luz de marcha atrás sem a marcha atrás estar engatada	X	X	
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda					
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Lâmpada emite feixe luminoso direto ou luz branca para a retaguarda	X		
		(b) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas múltiplas) Fonte luminosa defeituosa (Fonte luminosa única)	X	X	
		(c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾	X		
4.8. Retrorrefletores, marcações (retrorefletoras) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	(a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado Reflexão afetada	X	X	
		(b) Refletor mal fixado Em risco de cair	X	X	
4.8.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Dispositivo inexistente ou cor vermelha refletida para a frente ou cor branca refletida para a retaguarda	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação					
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam. Não funcionam para os máximos ou para a luz de nevoeiro traseira	X	X	
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Não conformes com os requisitos (1)	X		
4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque	Inspeção visual (se possível, examinar a continuidade elétrica da ligação)	(a) Componentes fixos mal fixados Tomada solta	X	X	
		(b) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos	X	X	
		(c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator Luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais		X	X
4.11. Cablagem	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, incluindo, em certos casos, no interior do compartimento do motor (se aplicável)	(a) Cablagem mal ou incorretamente fixada Fixações soltas, contacto com arestas vivas, ligações em risco de se desligarem Cablagem em risco de tocar em peças quentes ou em rotação ou no chão, ligações desligadas (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		(b) Cablagem ligeiramente deteriorada Cablagem fortemente deteriorada Cablagem extremamente deteriorada (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		(c) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos Incêndio iminente, formação de faíscas	X	X	X

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.12. Luzes e retrorrefletores não obrigatórios(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Montagem de luzes/retrorrefletores não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Luz vermelha emitida/refletida para a frente ou luz branca emitida/refletida para a retaguarda	X	X	
		(b)	Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Número de luzes frontais a funcionar em simultâneo excede a intensidade luminosa permitida; luz vermelha emitida para a frente ou luz branca emitida para a retaguarda	X	X	
		(c)	Luz/retrorrefletor mal fixada(o) Risco muito sério de cair	X	X	
4.13. Bateria(s)	Inspeção visual	(a)	Mal fixada(s) Mal fixada(s); risco de curto-circuitos	X	X	
		(b)	Com fugas Perda de substâncias perigosas	X	X	
		(c)	Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		(d)	Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		(e)	Ventilação (se exigida) inadequada		X	
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO						
5.1. Eixos						
5.1.1. Eixos	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou um mecanismo de elevação. É recomendada	(a)	Eixo fraturado ou deformado			X
		(b)	Má fixação ao veículo		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	a utilização de detetores de folgas em rodas sempre que possível e para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	Estabilidade comprometida, funcionamento afetado: folga excessiva em relação às fixações			X
		(c) Modificação insegura ⁽³⁾ Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, insuficiente espaço livre em relação a outras partes do veículo ou ao chão		X	X
5.1.2. Mangas de eixo	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou um mecanismo de elevação. É recomendada utilização de detetores de folgas em rodas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento entre o eixo e a manga de eixo.	(a) Manga de eixo fraturada			X
		(b) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(c) Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(d) Cavilha da manga de eixo mal fixada Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
5.1.3. Rolamentos das rodas	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas. Fazer oscilar a roda ou aplicar-lhe uma força lateral e registar o movimento ascendente da roda em relação à manga de eixo.	(a) Folga excessiva num rolamento Estabilidade direcional comprometida; perigo de desmontagem		X	X
		(b) Rolamento demasiado apertado ou encravado Perigo de sobreaquecimento; perigo de desmontagem		X	X
5.2. Rodas e pneus					
5.2.1. Cubo da roda	Inspeção visual	(a) Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		Fixação inexistente ou mal apertada de tal modo que afeta seriamente a segurança rodoviária			X
		(b) Cubo gasto ou danificado Cubo gasto ou danificado de um modo que afeta a segurança da fixação das rodas		X	X
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	(a) Fraturas ou defeitos de soldadura			X
		(b) Anéis de retenção dos pneus mal montados Risco de saírem		X	X
		(c) Roda fortemente deformada ou gasta Segurança da fixação no cubo afetada; segurança da fixação do pneu afetada		X	X
		(d) Dimensões,, compatibilidade ou tipo de roda não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ e que afetam a segurança rodoviária		X	
5.2.3. Pneus	Inspeção visual de todo o pneu, fazendo girar a roda numa posição suspensa, com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, ou fazendo avançar e recuar o veículo sobre uma fossa	(a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneus não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ e que afetam a segurança rodoviária Capacidade de carga ou categoria de velocidade insuficiente para a utilização efetiva; o pneu toca partes fixas do veículo, comprometendo a segurança da condução		X	X
		(c) Pneus de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo		X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(d)	Pneu com grandes danos ou cortes Telas visíveis ou danificadas		X	X
		(e)	Os indicadores de desgaste do pneu ficam expostos Profundidade do piso dos pneus não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	X
		(f)	Fricção entre pneus e outros componentes (palas anti projeção) Fricção entre pneus e outros componentes (sem comprometer a segurança da condução)	X	X	
		(g)	Pneus com reabertura de piso, não conformes com os requisitos (1)		X	X
		h)	Sistema de monitorização da pressão dos pneus a funcionar mal ou pneu obviamente pouco cheio Claramente inoperacional	X	X	
5.3. Sistema de suspensão						
5.3.1. Molas e estabilizador	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas em rodas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a)	Molas mal fixadas no quadro ou no eixo Movimento relativo visível; fixações demasiado soltas		X	X
		(b)	Componente de mola danificado ou fraturado Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X
		(c)	Mola inexistente Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X
		(d)	Modificação insegura ⁽³⁾		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema de molas inoperacional			X
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento específico, se disponível	(a) Amortecedores mal fixados no quadro ou no eixo Amortecedores soltos	X	X	
		(b) Amortecedor danificado, mostrando sinais de grande fuga de óleo ou de mau funcionamento		X	
5.3.2.1. Ensaio de eficiência do amortecimento (X) ⁽²⁾	Utilizar equipamento específico e comparar os resultados obtidos entre os lados esquerdo e direito	(a) Diferença significativa entre os lados esquerdo e direito		X	
		(b) Eficiência de amortecimento inferior aos valores mínimos indicados		X	
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a) Componentes mal fixados no quadro ou no eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(b) Componentes danificados ou excessivamente corroídos Estabilidade do componente afetada ou componente fraturado		X	X
		(c) Modificação insegura ⁽³⁾ . Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema inoperacional		X	X
5.3.4. Articulações da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(b) Guarda-pó muito deteriorado Guarda-pó inexistente ou com rotura	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
5.3.5. Suspensão pneumática	Inspeção visual	(a)	Sistema inoperacional			X
		(b)	Componentes danificados, modificados ou deteriorados de um modo que afeta negativamente o funcionamento do sistema Funcionamento do sistema seriamente afetado		X	X
		(c)	Fuga audível no sistema		X	
6. QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO						
6.1. Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro						
6.1.1. Estado geral	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a)	Ligeira fratura ou deformação de uma longarina ou travessa Grande fratura ou deformação de uma longarina ou travessa		X	X
		b)	Chapas de reforço ou fixações soltas Maioria das fixações soltas; Peças pouco resistentes		X	X
		c)	Corrosão excessiva que afeta a rigidez da montagem Peças pouco resistentes		X	X
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a)	Sistema de escape mal fixado ou com fugas		X	
		b)	Entrada de gases de escape na cabina ou no habitáculo Perigo para a saúde de passageiros		X	X
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o seu aquecimento)	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL)	(a)	Depósito ou tubagens mal fixados gerador de risco de incêndio			X
		(b)	Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz Risco de incêndio; perda excessiva de matérias perigosas		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(c) Tubagens com sinais de fricção Tubagens danificadas	X	X	
		(d) Mau funcionamento da válvula de corte de combustível (se exigida)		X	
		(e) Risco de incêndio devido a: – fuga de combustível – depósito de combustível ou escape mal protegido – estado do compartimento do motor			X
		(f) Sistema de GPL/GNC/GNL ou de hidrogénio não conforme com os requisitos, componentes do sistema defeituosos ⁽¹⁾ .			X
6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda antiencastramento	Inspeção visual	(a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões mediante contacto Risco de queda de peças; funcionalidade fortemente afetada		X	X
		(b) Dispositivo claramente não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	
6.1.5. Suporte de roda de reserva (se montado)	Inspeção visual	(a) Suporte em mau estado	X		
		(b) Suporte fraturado ou mal fixado		X	
		(c) Roda de reserva mal fixada no suporte Risco muito sério de cair		X	X
6.1.6. Engate mecânico e dispositivo de reboque	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção aos dispositivos de segurança montados, e/ou utilização de instrumentos de medição	(a) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se não estiverem a ser utilizados) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se estiverem a ser utilizados)		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(b) Componentes com desgaste excessivo Desgaste abaixo do limite		X	X
		(c) Má fixação Partes soltas com risco muito sério de caírem		X	X
		(d) Dispositivo de segurança inexistente ou com funcionamento incorreto		X	
		(e) Indicadores de engate não funcionam		X	
		(f) Obstrução da placa de matrícula ou de alguma luz (quando não estão a ser utilizados) Obstrução completa da placa de matrícula (quando não está a ser utilizada)	X	X	
		(g) Modificação insegura ⁽³⁾ (componentes secundárias) Modificação insegura ⁽³⁾ (componentes principais)		X	X
		(h) Mecanismo de engate pouco resistente		X	
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	(a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		(b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		(c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias de transmissão		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem			X
		(d) Juntas flexíveis deterioradas Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		(e) Veio danificado ou deformado		X	
		(f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		(g) Guarda-pó muito deteriorada Guarda-pó inexistente ou fraturada	X	X	
		(h) Modificação não regulamentar do conjunto propulsor		X	
6.1.8. Apoios do motor	Inspeção visual, não necessariamente sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Apoios deteriorados, clara e gravemente danificados Apoios mal fixados ou fraturados		X	X
6.1.9. Desempenho do motor (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou utilizando o interface eletrónico (OBD)	(a) Modificação da unidade de controlo que afeta a segurança e/ou o ambiente		X	
		(b) Modificação do motor que afeta a segurança e/ou o ambiente			X
6.2. Cabina e carroçaria					
6.2.1. Estado	Inspeção visual	(a) Painel ou peça mal fixado ou danificado, passível de causar lesões Em risco de cair		X	X
		(b) Pilar da carroçaria mal fixado Estabilidade comprometida		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(c) Entrada de gases do motor ou de escape Perigo para a saúde de passageiros		X	X
		(d) Modificação insegura ⁽³⁾ . Espaço livre insuficiente entre peças em rotação ou móveis e a estrada		X	X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	(a) Carroçaria ou cabina mal fixada Estabilidade afetada		X	X
		(b) Carroçaria/cabina claramente desenquadrada do quadro		X	
		(c) Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas e em caso de simetria Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		(d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes Estabilidade comprometida		X	X
6.2.3. Portas e fechos	Inspeção visual	(a) Porta com abertura/fecho incorretos		X	
		(b) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas deslizantes) Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas com eixo de rotação)		X	X
		(c) Portas, dobradiças, fechos ou pilares deteriorados Portas, dobradiças, fechos ou pilares inexistentes ou mal fixados	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
6.2.4. Piso	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Piso mal fixado ou muito deteriorado Estabilidade insuficiente		X	X
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual	(a) Banco com estrutura defeituosa Banco mal fixado		X	X
		(b) Mecanismo de regulação não funciona corretamente Banco móvel ou encosto do banco não fixável		X	X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	(a) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes secundários) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes principais)	X	X	
		(b) Bancos não montados em conformidade com os requisitos ⁽¹⁾ . Excedido o número de bancos permitido; posicionamento não conforme com a homologação	X	X	
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo Segurança de funcionamento afetada		X	X
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	(a) Degrau ou estribo mal fixado Estabilidade insuficiente	X	X	
		(b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões aos utilizadores		X	
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	Inspeção visual	(a) Má fixação de outros acessórios ou equipamentos		X	
		(b) Outros acessórios ou equipamentos não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Risco de peças montadas causarem lesões; segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(c) Equipamento hidráulico com fugas Perda importante de matérias perigosas	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	(a)	Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos Risco de lesões; Em risco de cair	X	X	
		(b)	Espaço livre insuficiente em relação à roda (dispositivos antiprojeção) Espaço livre insuficiente em relação à roda (guarda-lamas)	X	X	
		(c)	Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Cobertura insuficiente da largura do pneu	X	X	
6.2.11. Descanso	Inspeção visual	(a)	Inexistente, mal fixado ou muito corroído		X	
		(b)	Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(c)	Risco de se soltar com o veículo em movimento			X
6.2.12. Punhos e apoios dos pés	Inspeção visual	(a)	Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos		X	
		(b)	Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
7. OUTROS EQUIPAMENTOS						
7.1. Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção						
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual	(a)	Pontos de fixação muito deteriorados Estabilidade afetada		X	X
		(b)	Fixação solta		X	
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado		X	
		(b)	Cinto de segurança danificado Cortes ou sinais de estiramento	X	X	
		(c)	Cinto de segurança não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(d) Fecho de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
		(e) Retrator de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
7.1.3. Limitador de carga dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Limitador de carga claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Pretensor claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.1.5. Airbags	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Airbags claramente inexistentes ou inadequados para o veículo		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		(c) Airbag claramente inoperacional		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica falha do sistema		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.2. Extintor(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Inexistente		X	
		(b) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Se exigido (táxis, autocarros, etc.)	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
7.3. Bloqueios e dispositivos antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Dispositivo que impede a condução do veículo sem funcionar	X		
		(b) Com funcionamento defeituoso Trancamento ou bloqueio acidental		X	X
7.4. Triângulo de pré-sinalização (se exigido)(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Inexistente ou incompleto	X		
		(b) Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾	X		
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigida)(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	Inexistente, incompleta ou não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos)(X) ⁽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⁾ Som emitido suscetível de ser confundido com sirenes das autoridades	X	X	
7.8. Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada, ou com meios eletrónicos	(a) Não montado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Inexistente (se exigido)	X	X	
		(b) Funcionamento deficiente Totalmente inoperacional	X	X	
		(c) Iluminação insuficiente Sem nenhuma iluminação	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
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 verificação inexistente, ilegível ou desatualizada		X	
		(e) Interferência ou manipulação clara		X	
		(f) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de verificação		X	
7.10. Dispositivo de limitação de velocidade (se instalado/exigido)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível	(a) Não instalado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Claramente inoperacional		X	
		(c) Velocidade programada incorreta (se verificada)		X	
		(d) Selos defeituosos ou inexistentes		X	
		(e) Placa inexistente ou ilegível		X	
		(f) Dimensões dos pneus incompatíveis com os parâmetros de verificação		X	
7.11 Conta-quilómetros, se disponível (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Claramente manipulado (fraude) para reduzir ou falsear o registo da distância percorrida		X	
		(b) Claramente inoperacional		X	
7.12 Controlo eletrónico de estabilidade (ESC), se instalado/exigida	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados		X	
		(b) Cablagens danificadas		X	
		(c) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		(d) Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto		X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(e)	Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica falha		X	
		(f)	O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
8. EMISSÕES						
8.1. Ruído						
8.1.1. Sistema de supressão de ruído	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que pode ser medido o ruído com o veículo imobilizado utilizando um equipamento de medição do nível sonoro)	(a)	Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b)	Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, danificado, mal montado, inexistente ou claramente modificado de um modo que afeta negativamente os níveis de ruído Risco muito sério de cair		X	X
8.2. Emissões de escape						
8.2.1. Emissões de motores de ignição comandada						
8.2.1.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	(a)	Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente, modificado ou claramente defeituoso		X	
		(b)	Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
8.2.1.2. Emissões de gases	– Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e Euro V ⁶ :	(a)	As emissões de gases excedem os níveis especificados pelo fabricante		X	

⁶ Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Anexo I, Quadro 1 (Euro 5), a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos¹ ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape, para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência e a legislação aplicável à homologação do veículo, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos — Para os veículos da classe de emissão Euro 6 e Euro VI⁷: Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos⁽¹⁾ ou leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos⁽¹⁾ Medições não aplicáveis a motores a dois tempos	(b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a: i) veículos não equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, — 4,5%, ou — 3,5% de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos⁽¹⁾ ii) veículos equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, — com o motor em marcha lenta: 0,5% — com o motor acelerado: 0,3% ou — com o motor em marcha lenta: 0,3%⁸ — com o motor acelerado: 0,2% de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos⁽¹⁾		X	
		(c) Valor de lambda fora do intervalo $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante		X	
		(d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo		X	

⁷

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

⁸

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

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
8.2.2 Emissões de motores de ignição por compressão						
8.2.2.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	(a)	Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso		X	
		(b)	Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
8.2.2.2. Opacidade Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito.	– Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e EURO V ⁹ : Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos.	(a)	No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos, a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	– Para os veículos da classe de emissão EURO 6/VI¹⁰: Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos¹⁰ Precondicionamento do veículo: 1. Os veículos podem ser ensaiados sem preconditionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.				
	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 vareta de medição do nível de óleo, deve ser de, pelo menos, 80 °C – ou a temperatura normal de funcionamento, caso esta seja inferior – ou a temperatura do bloco do motor, medida pelo nível da radiação infravermelha, deve ser, pelo menos, uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição for impraticável, a verificação da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser efetuada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.				

¹⁰

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	(ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.				
		(b) Se esta informação não estiver disponível ou os requisitos(1) não permitirem a utilização de valores de referência, aplica-se: – para motores com aspiração normal: 2.5 m^{-1}, – para motores sobrealimentados: 3.0 m^{-1}, ou – para os 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}.¹¹ ou 0.7 m^{-1}.¹²		X	
	Método de ensaio: 1. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de grande capacidade, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador 2. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente				

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

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	premido rápida e continuamente (em menos de 1 segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção. 3. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte – ou, no caso dos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se este dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte – antes de se libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, monitorizando o regime do motor ou deixando decorrer um período suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador – o qual, no caso dos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃, deve ser de, pelo menos, dois segundos. 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 o número máximo de ciclos de ensaio. 5. Para evitar ensaios desnecessários, os Estados-Membros podem reprovar veículos para os quais se tenham medido valores				

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	
		(e) Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Portas com abertura insuficiente	X	X	
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	(a) Mau funcionamento		X	
		(b) Sinalização das saídas de emergência ilegível Sinalização das saídas de emergência inexistente	X	X	
		(c) Martelo para partir os vidros inexistente	X		
		(d) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Largura insuficiente ou acesso bloqueado	X	X	
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Não funciona corretamente Afeta a utilização do veículo em condições de segurança	X	X	
		(b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X
		(c) Degelo (se obrigatório) deficiente		X	
9.3. Sistema de ventilação e de aquecimento (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Mau funcionamento Perigo para a saúde dos passageiros	X	X	
		(b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
9.4. Bancos					
9.4.1 Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes)	Inspeção visual	Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático Bloqueio de uma saída de emergência	X	X	
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção ou cortina antiencandeamento) defeituosos Campo de visão diminuído	X	X	
		b) Proteção do condutor mal fixada ou não conforme com os requisitos (1) Risco de lesões	X	X	
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso ou não conforme com os requisitos (1). Totalmente inoperacional	X	X	
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspeção visual	(a) Piso mal fixado Estabilidade afetada		X	X
		(b) Corrimãos ou pegas defeituosos Mal fixados ou inutilizáveis	X	X	
		(c) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Largura ou espaço insuficiente	X	X	
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	(a) Deteriorado Danificado Estabilidade afetada	X	X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
9.8. Sistema de comunicação de passageiros(X) ⁽²⁾		(b) Degraus retráteis não funcionam corretamente		X	
		(c) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Largura insuficiente ou altura excessiva	X	X	
	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso	X		
		Totalmente inoperacional		X	
9.9. Avisos(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Avisos inexistentes incorretos ou ilegíveis	X		
		(b) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Informações falsas	X	X	
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ aplicáveis a este tipo de transporte		X	
9.10.2. Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ⁽¹⁾	X		
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida(X)(2)					
9.11.1. Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e funcionamento	(a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(b) Deteriorado Estabilidade afetada; risco de provocar lesões	X	X	
		(c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s) Totalmente inoperacionais	X	X	
		(e) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
9.11.2 Sistema de retenção de cadeira de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável	(a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(b) Deteriorado Estabilidade afetada; Risco de provocar lesões	X	X	
		(c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(d) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
9.12. Outros equipamentos especiais(X) ⁽²⁾					
9.12.1. Instalações para preparação de alimentos	Inspeção visual	(a) Instalações não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Instalação de tal forma danificada que é perigoso o seu uso		X	
9.12.2. Instalações sanitárias	Inspeção visual	Instalações não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Risco de provocar lesões	X	X	
9.12.3. Outros dispositivos (por exemplo sistemas audiovisuais)	Inspeção visual	Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Comprometida a utilização do veículo em condições de segurança	X	X	

NOTAS:

- ⁽¹⁾ Os "requisitos" são estabelecidos por homologação na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e pelas obrigações de retromontagem ou pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.
- ⁽²⁾ "((X) " identifica os itens que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas não são considerados essenciais numa inspeção técnica.
- ⁽³⁾ Entende-se por "modificação insegura" uma modificação que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem efeitos negativos desproporcionados no ambiente.»

ANEXO VII

(a que se refere o artigo 24.º)

«ANEXO V

(a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º-A)

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

I. Instalações e equipamento

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

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

ou

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

- 5) Desacelerógrafo com registador – enquanto instrumento de medição não contínua deve registar/armazenar pelo menos 10 leituras por segundo;
- 6) Meios adequados para inspecionar sistemas de travagem pneumáticos como manómetros, conectores e tubagens;
- 7) Dispositivo de medição do peso por roda/eixo para determinar os pesos por eixo (e,

facultativamente, meios para medir o peso em cada uma das duas rodas, como básculas para rodas e básculas para eixos);

- 8) Dispositivo para ensaiar a suspensão das rodas/ eixos (detetor de folgas) sem levantar o eixo, com as seguintes características:
 - a) Equipado com, pelo menos, duas placas acionadas eletricamente, que podem ser movimentadas em sentidos opostos, nas direções longitudinal e transversal;
 - b) O operador pode comandar o movimento das placas do local onde realiza a inspeção;
 - c) Para veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, as placas satisfazem os seguintes requisitos técnicos:
 - movimento longitudinal e transversal mínimo: 95 mm,
 - velocidade de movimento longitudinal e transversal: entre 5 cm/s e 15 cm/s.
- 9) Sonómetro de classe II, se o nível sonoro for medido;
- 10) Analisador de quatro gases conforme com a Diretiva 2004/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;
- 11) Opacímetro com exatidão suficiente;
- 12) Regloscópio que permita inspecionar a regulação dos faróis de acordo com as disposições relativas à regulação de faróis de veículos a motor (Diretiva 76/756/CEE); a fronteira luz/sombra deve ser facilmente identificável à luz do dia (sem luz solar direta);
- 13) Dispositivo para medir a profundidade do piso dos pneus;
- 14) Um dispositivo de ligação ao interface eletrónico do veículo, como um instrumento de diagnóstico OBD.
- 15) Dispositivo para detetar fugas de GPL/GNC/GNL se esses veículos forem inspecionados.

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

II. Calibração do equipamento de medição

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

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

QUADRO I

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas

Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos no ponto 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motociclos																		
		L3e, L4e	G	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L5e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Veículos de transporte de pessoas																		
	Até 3500 kg, inclusive	M ₁ , M ₂	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3500 kg, inclusive	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	› 3500 kg	M ₂ , M ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Veículos de transporte de mercadorias																		
	Até 3500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos no ponto I														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Veículos especiais derivados de veículos da categoria N, T5																		
	Até 3500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Reboques																		
	750 kg e ≤ 3500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	› 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

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

ANEXO VI

(a que se refere o n.º 1 do artigo 13.º-C)

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS À COMPETÊNCIA, FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO
DOS INSPETORES

1. Competência

Previamente à aprovação de candidatos ao exercício de funções de inspetor para a realização de inspeções técnicas, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve verificar se os candidatos:

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

Mecânica;

Dinâmica;

Dinâmica dos veículos;

Motores de combustão;

Materiais e transformação de materiais;

Eletricidade;

Eletrónica e componentes eletrónicos de veículos;

Aplicações de tecnologias da informação.

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

2. Formação inicial e de atualização

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., deve assegurar que os inspetores recebem a formação inicial e de atualização adequada ou são sujeitos a exames adequados, de nível teórico e prático, que lhes permita ser autorizados a efetuar inspeções técnicas.

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

- a) Formação inicial ou exames adequados

A formação inicial dada pelas entidades formadoras aprovadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve incidir, pelo menos, nos seguintes aspetos:

- i) Tecnologia dos veículos:

— sistemas de travagem;

- sistemas de direção;
 - campos de visão;
 - instalação de luzes, equipamento de iluminação e componentes eletrónicos;
 - eixos, rodas e pneus;
 - quadro e carroçaria;
 - ruído e emissões poluentes;
 - requisitos suplementares para veículos especiais.
- ii) Métodos de ensaio;
 - iii) Avaliação de deficiências;
 - iv) Disposições legais aplicáveis ao veículo para homologação;
 - v) Disposições legais relacionadas com a inspeção técnica dos veículos;
 - vi) Disposições administrativas relativas à homologação, matrícula e inspeção técnica dos veículos;
 - vii) Aplicações de tecnologias da informação, ao nível de ensaios e de gestão.
- b) Formação de atualização ou exames adequados

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., deve garantir que os inspetores recebem regularmente formação de atualização ou são sujeitos a exames adequados pela entidade formadora.

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., deve assegurar que o teor dessa formação ou exame adequado permite aos inspetores manter e atualizar os conhecimentos e competências necessários nos aspetos indicados na alínea a), pontos i) a vii).

3. Certificado de qualificação

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

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

ANEXO VII

(a que se refere o artigo 13.º-D)

ORGANISMO DE SUPERVISÃO

Ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., enquanto organismo responsável pela supervisão da atividade de inspeção técnica de veículos compete:

1. Atribuições e atividades do organismo de supervisão
 - a) Supervisão dos centros de inspeção:
 - verificação de que as instalações e o equipamento para realização das inspeções satisfazem os requisitos mínimos;
 - verificação dos requisitos obrigatórios aplicáveis às entidades gestoras;
 - b) Verificação da formação e exames dos inspetores:
 - verificação da formação inicial dos inspetores;
 - verificação da formação de atualização periódica dos inspetores;
 - formação de atualização periódica dos técnicos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., com funções de examinadores;
 - realização ou supervisão dos exames.
 - c) Auditorias:
 - auditoria aos centros de inspeção antes da aprovação;
 - auditorias periódicas aos centros de inspeção;
 - auditorias extraordinárias em caso de irregularidades;
 - auditorias aos centros de formação/de exames.
 - d) Monitorização (medidas seguintes):
 - contrainspeção a uma amostra estatisticamente válida dos veículos inspecionados;
 - controlos tipo "cliente mistério" (os veículos apresentados a inspeção neste âmbito podem ter deficiências, a título facultativo);
 - análise dos resultados das inspeções técnicas (métodos estatísticos);
 - repetição de inspeções em sede de recurso;
 - investigação de reclamações.
 - e) Validação dos resultados das medições efetuadas nas inspeções técnicas.
 - f) Proposta de revogação ou suspensão da aprovação dos centros de inspeção e/ou do

licenciamento dos inspetores nas seguintes circunstâncias:

caso o centro de inspeção ou o inspetor em causa não cumpra um requisito importante de aprovação;

caso sejam detetadas irregularidades graves;

caso se verifiquem de modo continuado resultados negativos nas auditorias;

caso se registre perda da boa reputação do centro de inspeção ou do inspetor em causa.

2. Requisitos aplicáveis ao organismo de supervisão

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

competência técnica,

imparcialidade,

padrões de qualificação e de formação.

3. Teor dos regulamentos e procedimentos

Compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., estabelecer os regulamentos e procedimentos relevantes, os quais devem abranger os seguintes aspetos:

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

requerimento para autorização de funcionamento como centro de inspeção;

responsabilidades do centro de inspeção;

visita ou visitas prévias, antes da aprovação, para verificar se todos os requisitos estão cumpridos;

aprovação de centros de inspeção;

contrainspeções e auditorias periódicas aos centros de inspeção;

verificação periódica dos centros de inspeção a fim de aferir do seu cumprimento continuado das regras e procedimentos aplicáveis;

auditorias ou verificações especiais a centros de inspeção, sem aviso prévio, baseadas em elementos de prova concretos;

análise de dados das inspeções para deteção de eventual não conformidade com as regras e os procedimentos aplicáveis;

revogação ou suspensão de aprovações concedidas a centros de inspeção.

- b) Inspetores de centros de inspeção:
 - requisitos para ser inspetor certificado;
 - formação inicial e de atualização, exames;
 - revogação ou suspensão da certificação de inspetores.
- c) Equipamento e instalações:
 - requisitos do equipamento de inspeção;
 - requisitos das instalações de inspeção;
 - requisitos de sinalização;
 - requisitos de manutenção e calibração dos equipamentos de inspeção;
 - requisitos dos sistemas informáticos.
- d) Organismo de supervisão:
 - requisitos aplicáveis ao pessoal do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., com funções de controlo da atividade de inspeção ou de realização de exames de inspetores;
 - recursos e reclamações.

ANEXO VIII

(a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º)

Inspeções extraordinárias

Os pontos a controlar para:

- a) Confirmar a reposição ou manutenção das condições técnicas de circulação e de segurança do veículo após a sua reparação; e
- b) Identificar o veículo;

Devem contemplar as observações e verificações seguintes:

Veículos 1 a 9 do anexo I

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica:	Pontos a controlar que constam do anexo II.
2 — Observação visual detalhada, quando há dúvidas relacionadas com a identificação do veículo:	Verificar os elementos de identificação: Marca; Modelo; Número de quadro; Distância entre eixos;

	Categoria; Tipo; Motor: cilindrada, combustível; Caixa: tipo, comprimento máximo; Lotação; Gravações e chapas. Verificar a respetiva localização no veículo e a conformidade com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.
3 — Observação visual exterior e detalhada:	3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras. 3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras. 3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina e da caixa. 3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras. 3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.
4 — Verificação tridimensional em veículos com estrutura monobloco, autoportante, ou quadro com longarinas, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior. 4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão. 4.3 — Quando realizada com recurso a equipamento para verificação tridimensional, a verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos: a) Quatro pontos na zona danificada; b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente; c) Quatro pontos nas restantes zonas.

5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio. 5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos: a) Sopé; b) Avanço; c) Convergência; d) Saída; e) Impulso; f) Viragem. 5.3 — Na falta de indicação expressa do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável: a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo; b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso; c) Um diferencial máximo de 30' (veículos ligeiros) e de 1° (veículos pesados) entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°.
6 — Verificação das características do motor e transmissão em veículos ligeiros de passageiros, nos casos em que haja dúvidas sobre a identificação da marca, modelo ou cilindrada do motor:	A verificação da conformidade das características do motor em relação às indicadas pelo fabricante, nomeadamente evolução da potência em função do número de rotações. Esta verificação é feita em banco de ensaio de potência, sendo também avaliados o bom estado de funcionamento do sistema de transmissão e o cumprimento dos limites poluentes da emissão de gases de escape.
7 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo. Na falta de expressa indicação do fabricante, deverá recorrer-se, pelo menos, à simetria relativa ao plano longitudinal médio do veículo.

Veículos 10 a 12 do anexo I

8 - Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica, com as devidas adaptações.

ANEXO IX

(a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º)

Inspeções para atribuição de nova matrícula

Os procedimentos para a inspeção de veículos para atribuição de nova matrícula devem incluir as seguintes observações e verificações aplicáveis à classe e tipo de veículo:

Veículos 1 a 9 do anexo I

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica:	Pontos a controlar que constam do anexo II.
2 — Observação visual relacionada com a identificação do veículo:	Verificar e registar a conformidade dos elementos de identificação: Marca; Modelo; Número do quadro; Distância entre eixos; Categoria; Tipo; Motor: número, cilindrada, combustível; Caixa: tipo, comprimento máximo; Lotação; Peso bruto, peso bruto rebocável e tara; Pneus; e a respetiva localização no veículo, gravações e chapas, com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.
3 — Observação visual do veículo, exterior e detalhada:	3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras. 3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras. 3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina ou da caixa. 3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

	3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras. 3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.
4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco, autoportante ou quadro com longarinas, sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indício de anomalia que justifique esta verificação:	4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior. 4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão. 4.3 — Quando realizada com recurso a equipamento para verificação tridimensional, a verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos: a) Quatro pontos na zona danificada; b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente; c) Quatro pontos nas restantes zonas.
5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros quando é feita a verificação tridimensional:	5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio. 5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos: a) Sopé; b) Avanço; c) Convergência; d) Saída; e) Impulso; f) Viragem. 5.3 — Na falta de indicação expressa do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável: a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo; b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso; c) Um diferencial máximo de 30' (veículos ligeiros) e de 1º (veículos pesados) entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°.

6 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indício de anomalia que justifique esta verificação:	A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo.
--	---

Veículos 10 a 12 do anexo I

7 - Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica, com as devidas adaptações.

»

ANEXO VIII

(a que se refere o artigo 26.º)

Republicação do Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e seus Reboques, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece os requisitos do regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, bem como os requisitos técnicos para as inspeções para atribuição de matrícula e extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, estão sujeitos às inspeções previstas neste diploma os veículos constantes do anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 3.º

Regime aplicável a determinados veículos

1 - Salvo as inspeções para atribuição de nova matrícula, não ficam sujeitos às inspeções referidas no artigo anterior, os veículos de interesse histórico.

2 – [Revogado]

3 - Podem ser dispensados da realização das inspeções periódicas os veículos destinados a fins especiais, que raramente utilizam a via pública e cuja circulação esteja dependente da autorização especial prevista no artigo 58.º do Código da Estrada e na respetiva regulamentação, por apresentarem peso ou dimensão superior ao legalmente fixado.

4 - Ficam, contudo, sujeitos a inspeção extraordinária os veículos cujos documentos tenham sido apreendidos em qualquer das situações previstas nas alíneas b), d), f), g) e j) do n.º 1 do artigo 161.º do Código da Estrada.

5 - Ficam ainda sujeitos a inspeção extraordinária os veículos que tenham sido apreendidos em qualquer das situações previstas nas alíneas a), b), c), g) e j) do artigo 162.º do Código da Estrada.

6 - Os veículos cujos documentos tenham sido apreendidos ao abrigo do disposto na alínea j) do n.º 1 do artigo 161.º do Código da Estrada só estão obrigatoriamente sujeitos a inspeção extraordinária, se a apreensão tiver sido motivada pela violação das regras constantes do n.º 1 do artigo 79.º e dos n.os 2 e 3 do artigo 80.º do Código da Estrada.

7 - Os veículos afetos às forças militares ou de segurança com matrícula nacional atribuída pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), estão sujeitos às inspeções previstas no presente diploma.

Artigo 3.º - A

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) "Veículo", um veículo a motor que não circula sobre carris e o seu reboque;
- b) "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;
- c) "Reboque", um veículo de rodas, sem propulsão própria e projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;
- d) "Semirreboque", um reboque concebido para ser acoplado a um veículo a motor de tal modo que parte dele assenta no veículo a motor e parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo a motor;
- e) "Veículo de duas ou três rodas", a definição que consta do artigo 107.º do Código da Estrada aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 44/2005, de 23 de fevereiro, 113/2008, de 1 de julho, e 113/2009 de 18 de maio, e pelas Leis n.ºs 78/2009, de 13 de agosto, 46/2010, de 7 de setembro e 47/2017 de 7 de julho;
- f) "Veículo matriculado num Estado-Membro", um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro da União Europeia;
- g) "Veículo de interesse histórico", um veículo considerado de interesse histórico, mediante declaração emitida entidades de utilidade pública, cujos estatutos prevejam o exercício de atividades atinentes a veículos, reconhecidas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., e que cumpra todas as seguintes condições:
- i) Foi fabricado ou matriculado pela primeira vez há pelo menos 30 anos;

- ii) O seu modelo específico, tal como definido na legislação aplicável da União ou nacional, já não é fabricado;
- iii) É objeto de conservação histórica e mantém-se no seu estado original e as características técnicas dos seus componentes principais não sofreram alterações significativas.
- h) "Titular do certificado de matrícula", a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;
- i) "Inspeção técnica", uma inspeção nos termos do Anexo II concebida para assegurar que o veículo é seguro para ser utilizado na via pública e que cumpre as características exigidas e obrigatórias em termos ambientais e de segurança;
- j) "Homologação", um procedimento mediante o qual um Estado-Membro da União Europeia certifica que um veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis e previstos referidos nos Decretos-Lei n.ºs 238/2003, de 3 de outubro, 227/2007, de 4 de junho e 16/2010, de 12 de março, nas suas últimas redações;
- k) "Deficiências", as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica;
- l) "Certificado de inspeção técnica" ou "Ficha de inspeção", um relatório de inspeção técnica emitido pela autoridade competente, ou por um centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;
- m) "Inspetor", uma pessoa licenciada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. para efetuar inspeções técnicas num centro de inspeção;
- n) "Autoridade competente", uma autoridade ou um organismo público ao qual é confiada a responsabilidade para administrar o regime de inspeções técnicas, incluindo, se for o caso, a execução das inspeções técnicas a veículos;
- o) "Centro de inspeção", um organismo ou estabelecimento público ou privado, aprovado por um Estado-Membro para efetuar inspeções técnicas a veículos;
- p) "Organismo de supervisão", um ou mais organismos criados por um Estado-Membro, responsáveis pela supervisão dos centros de inspeção, podendo o organismo de supervisão fazer parte da autoridade ou autoridades competentes;
- q) "Via pública", via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público.

Artigo 4.º

Finalidade das inspeções

1 - As inspeções periódicas visam confirmar, com regularidade, a manutenção das boas condições de funcionamento e de segurança de todo o equipamento e das condições de segurança dos veículos

referidos no artigo 2.º, de acordo com as suas características originais homologadas ou as resultantes de transformação autorizada nos termos do artigo 115.º do Código da Estrada.

2 - As inspeções extraordinárias destinam-se a identificar ou a confirmar ocasionalmente as condições de segurança dos veículos, em consequência da alteração das suas características, por acidente ou outras causas, cujos elementos do quadro e ou direção, da suspensão ou da travagem tenham sido gravemente afetados, não permitindo, por esse motivo, que os veículos possam deslocar-se pelos seus próprios meios em condições de segurança.

3 - Para além do disposto nos números anteriores, os veículos a motor e seus reboques, anteriormente matriculados, são sujeitos a inspeção para atribuição de nova matrícula, tendo em vista identificar os veículos, as respetivas características e confirmar as suas condições de funcionamento e de segurança.

4 - Podem ainda ser realizadas inspeções facultativas, por iniciativa dos proprietários, para verificação das características ou das condições de segurança dos veículos.

Artigo 5.º

Procedimentos de inspeção

1 - Nas inspeções periódicas procede-se às observações e às verificações dos elementos de todos os sistemas, componentes, acessórios e unidades técnicas dos veículos, sem desmontagem, e aos sistemas de controlo de emissões poluentes e dos equipamentos suplementares de instalação obrigatória em veículos de transporte público, nos termos do anexo II ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

2 - Nas inspeções extraordinárias, para identificação ou verificação das condições técnicas, procede-se às observações e verificações referidas no número anterior, com especial incidência nos elementos a identificar ou a verificar, sempre que possível sem desmontagem, de acordo com o anexo VIII ao presente decreto-lei.

3 - Nas inspeções a veículos para atribuição de matrícula identificam-se as respetivas características e a sua conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis, verificando-se, ainda, as suas condições de segurança, nos termos do anexo IX ao presente decreto-lei.

4 - As inspeções facultativas não interferem com a periodicidade das inspeções periódicas, aplicando-se procedimentos idênticos aos das inspeções periódicas, extraordinárias ou para nova matrícula, conforme a finalidade da inspeção.

5 - Tanto nas inspeções extraordinárias como nas inspeções para atribuição de matrícula deve ser emitida a respetiva ficha de inspeção periódica, sempre que o veículo se encontre dentro da periodicidade estabelecida, sem alteração da mesma.

6 - Por deliberação do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. são estabelecidos os casos em que não é necessária a emissão da ficha a que se refere o número anterior.

Artigo 6.º

Competência

1 - As inspeções previstas neste diploma são da competência do IMT, I. P., que pode recorrer, para a sua realização, a entidades gestoras de centros de inspeção, nos termos previstos em legislação específica.

2 - Quando efetuadas por entidades gestoras, as inspeções devem ter lugar em centros de inspeção da correspondente categoria, previamente aprovados, e ser realizadas por inspetores licenciados pelo IMT, I. P.

3 - Compete ao IMT, I. P.:

a) Realizar inspeções parciais com vista à verificação e à confirmação de características técnicas específicas dos veículos, designadamente quando surjam fundadas dúvidas sobre as mesmas no decurso de qualquer das inspeções previstas no presente diploma, podendo, para o efeito, recorrer a organismos tecnicamente reconhecidos;

b) Conceder dispensa da inspeção periódica aos veículos especiais, nos termos do n.º 3 do artigo 3.º;

c) Aprovar, por deliberação do conselho diretivo, os modelos e conteúdos do documento de substituição dos documentos apreendidos, da ficha de inspeção e dos certificados, previstos nos artigos 8.º e 9.º;

d) Aprovar os procedimentos e as instruções técnicas a observar pelas entidades gestoras de centros de inspeção e os inspetores, com vista à classificação das deficiências.

Artigo 7.º

Periodicidade das inspeções

1 - Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3, nas inspeções periódicas, os veículos devem ser apresentados à primeira inspeção e às subsequentes até ao dia e mês correspondentes ao da matrícula inicial, de acordo com a periodicidade constante do anexo I ao presente diploma.

2 - Os veículos sujeitos a inspeções semestrais devem ser apresentados à inspeção até ao dia correspondente ao da matrícula inicial, no sexto mês após a correspondente inspeção anual, de acordo com a periodicidade constante do anexo I ao presente diploma.

3 - As inspeções periódicas podem, ainda, ser realizadas durante os três meses anteriores à data prevista nos números anteriores.

4 - As inspeções extraordinárias para identificação ou verificação das condições técnicas dos veículos não alteram a periodicidade das inspeções periódicas estabelecida no anexo I ao presente diploma, salvo se aquelas forem realizadas durante os três meses anteriores à data limite em que a correspondente inspeção deveria ter lugar.

5 - Sempre que um veículo aprovado em inspeção periódica deva ficar sujeito a periodicidade diferente da anterior, em consequência da alteração das suas características técnicas ou utilização, fica sem efeito a ficha de inspeção anteriormente emitida, devendo o veículo ser submetido à inspeção periódica de acordo com a nova periodicidade prevista no anexo i ao presente diploma.

Artigo 8.º

Circulação de veículos sujeitos a inspeção extraordinária

1 - Os veículos sujeitos a inspeção extraordinária para identificação ou verificação das suas condições de segurança não podem ser repostos em circulação antes de serem aprovados na respetiva inspeção, salvo deslocação para o centro de inspeção mais próximo.

2 - Os veículos referidos no número anterior podem ainda circular temporariamente desde que o seu condutor seja portador de documento de substituição dos documentos apreendidos, emitido pela autoridade fiscalizadora competente, nos termos do artigo 161.º do Código da Estrada.

Artigo 9.º

Prova de realização da inspeção

1 - Para comprovar a realização das inspeções periódicas é emitida pela entidade gestora do centro uma ficha de inspeção por cada veículo inspecionado.

2 - Em caso de perda ou destruição da ficha de inspeção de um veículo, pode o responsável pela apresentação do veículo à inspeção solicitar ao centro de inspeção a emissão de segunda via da referida ficha.

3 - A emissão do documento previsto no número anterior deve conter todos os dados constantes na ficha de inspeção, acrescidos da indicação de que se trata de uma segunda via, da sua data de emissão e do número da primeira ficha emitida.

4 - O documento que comprova a realização das inspeções periódicas dos veículos matriculados noutro Estado membro da União Europeia, a circular legalmente em Portugal, é reconhecido, para todos os efeitos, pelas autoridades fiscalizadoras competentes.

5 - A aprovação nas inspeções extraordinárias e nas de atribuição de matrícula é comprovada através da emissão do respetivo certificado, sendo ainda emitida a respetiva ficha de inspeção periódica caso o veículo se encontre também sujeito ao regime das inspeções periódicas.

6 - No ato da devolução dos documentos apreendidos por força da ocorrência de qualquer das situações previstas nos n.os 4 e 5 do artigo 3.º é entregue, no IMT, I. P., o certificado referido no número anterior.

7 - Por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., a comprovação a que se refere o n.º 5, pode ser substituída por certificação eletrónica mediante ligação informática adequada entre os centros de inspeção e os serviços do IMT, I. P.

Artigo 10.º

Tipos de deficiência

1 - As deficiências constatadas nas observações e verificações dos pontos de controlo obrigatórios, identificados no anexo II ao presente diploma, são graduadas em três tipos:

a) Tipo 1 - deficiência que não afeta gravemente as condições de funcionamento do veículo nem diretamente as suas condições de segurança, não implicando, por isso e só por si, nova apresentação do veículo à inspeção para verificação da reparação efetuada;

b) Tipo 2 - deficiência que afeta gravemente as condições de funcionamento do veículo ou diretamente as suas condições de segurança ou desempenho ambiental, ou que põe em dúvida a sua identificação, devendo o mesmo, consoante o caso, ser apresentado:

i) No centro de inspeção, para verificação da reparação efetuada; ou

ii) Nos serviços competentes do IMT, I. P., para o completo esclarecimento das dúvidas respeitantes à respetiva identificação;

c) Tipo 3 - deficiência muito grave que implica a paralisação do veículo ou permite somente a sua deslocação até ao local da reparação, devendo esta ser confirmada em posterior inspeção.

2 - Por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., são fixados os quadros relativos à classificação das deficiências previstas no número anterior, bem como as condições de não aprovação, de acordo com as observações e as verificações previstas nos anexos III e IV, ao presente diploma.

3 - Sempre que, nos termos do presente artigo, sejam observadas deficiências no veículo, devem os inspetores delas dar conhecimento ao seu apresentante, anotando-as devidamente na respetiva ficha ou certificado.

4 - Na classificação das deficiências observadas, os inspetores devem atuar de acordo com os procedimentos ou instruções técnicas aprovados nos termos da alínea d) do n.º 3 do artigo 6.º

Artigo 11.º

Apresentação à inspeção

1 - Compete ao proprietário, usufrutuário, adquirente com reserva de propriedade, locatário financeiro ou a qualquer outro seu legítimo possuidor a responsabilidade pela apresentação do veículo às inspeções a que esteja sujeito.

2 - Os veículos devem ser apresentados à inspeção em condições normais de circulação e em perfeito estado de limpeza a fim de permitir a realização de todas as observações e verificações exigidas.

3 - Para além do disposto no número anterior, nas inspeções extraordinárias para confirmação das condições de segurança dos veículos em consequência da alteração das suas características por acidente ou por outras causas, devem aqueles ser apresentados à inspeção integralmente reparados.

4 - Nas situações previstas no número anterior, deve o apresentante entregar ao responsável do centro um documento contendo a descrição pormenorizada dos elementos sobre os quais incidiram as alterações ou reparações efetuadas, designadamente cópia da fatura ou do relatório de peritagem.

5 - A calendarização das inspeções periódicas aos motociclos, triciclos e quadriciclos, bem como reboques e semirreboques referidos no n.º 3.1 do anexo I do presente diploma, é aprovada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

Artigo 12.º

Documentos a apresentar

1 - No ato da inspeção periódica deve o apresentante do veículo exibir os documentos previstos no n.º 2 do artigo 85.º do Código da Estrada, sem os quais a inspeção não pode ser efetuada.

2 - Pode ser realizada a inspeção mediante a apresentação de documento de substituição dos documentos de identificação do veículo, nos termos a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., desde que o centro de inspeções possa confirmar por via eletrónica, na base de dados de veículos do IMT, I. P., a conformidade das características do veículo, com o constante no documento de substituição apresentado.

3 - Nas inspeções extraordinárias devem ser apresentados os documentos referidos no n.º 2 do artigo 85.º do Código da Estrada, salvo se estiverem apreendidos, devendo, neste caso, ser substituídos pelo documento de substituição previsto no número anterior.

4 - Nas inspeções para atribuição de nova matrícula devem ser apresentados os documentos respeitantes ao veículo, nos termos e condições previstos em legislação específica.

5 - Qualquer documento de identificação de um veículo só pode ser aceite por um centro de inspeções desde que contenha a inscrição clara do número do quadro do veículo, sendo nulo qualquer ato inspetivo que tenha por base um documento de identificação de um veículo que não apresente o respetivo número de quadro.

Artigo 13.º

Reprovação do veículo

1 - Os veículos são reprovados sempre que:

- a) Se verifiquem mais de cinco deficiências do tipo 1;
- b) Se verifiquem uma ou mais deficiências dos tipos 2 ou 3;
- c) Não seja efetuada a correção da deficiência ou deficiências anteriormente anotadas, salvo as relativas ao documento de identificação do veículo.

2 - Os veículos que apresentem deficiências do tipo 2 nos sistemas de direção, suspensão ou travagem não podem transportar passageiros, nem carga, enquanto não forem aprovados.

3 - Os veículos que apresentem deficiências do tipo 3 podem circular apenas para deslocação até ao local de reparação e posterior regresso ao centro de inspeção para confirmar a correção das anomalias.

4 - Sempre que o veículo tenha sido aprovado com deficiências do tipo 1 ou reprovado em inspeção, pode o mesmo, no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspeção para confirmar a correção das deficiências anotadas na ficha de inspeção.

5 - No caso de veículo reprovado, o prazo referido no número anterior será reduzido para 15 dias sempre que as deficiências constatadas na inspeção ou reinspeção precedente não tenham sido atempadamente corrigidas.

6 - No caso de o veículo não ser aprovado em inspeção extraordinária ou para nova matrícula, pode o mesmo, no prazo de 30 dias, solicitar ao centro que confirme a correção dos motivos da não aprovação.

7 - Sem prejuízo das coimas aplicáveis, o não cumprimento do disposto no n.º 3 implica a apreensão do documento de identificação do veículo, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 161.º do Código da Estrada.

Artigo 13.º - A

Instalações e equipamentos de inspeção

1 - O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve assegurar que as instalações e os equipamentos de inspeção utilizados para a inspeção técnica cumprem os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no anexo V ao presente decreto-lei.

2 - O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve garantir que os centros de inspeção, conservam as instalações e o equipamento de inspeção de acordo com as especificações técnicas do respetivo fabricante.

3 - O equipamento utilizado para medições deve ser periodicamente calibrado de acordo com o anexo V e verificado de acordo com as especificações previstas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. ou pelo fabricante do equipamento.

Artigo 13.º - B

Centros de inspeção

Os centros de inspeção técnica de veículos são aprovados de acordo com o previsto na Lei n.º 11/2011, de 26 de abril, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Artigo 13.º - C.

Inspetores

1 - O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve assegurar que as inspeções técnicas são efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação

estabelecidos no anexo VI ao presente decreto-lei, consagrados no Decreto-Lei n.º 258/2003, de 21 de outubro.

2 - Ao efetuar a inspeção técnica de um veículo, o inspetor deve estar livre de conflitos de interesses de forma a garantir um elevado nível de imparcialidade e de objetividade.

3 - Os resultados de uma inspeção técnica só podem ser alterados, se for caso disso, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P, se as conclusões da referida inspeção tiverem sido manifestamente erróneas.

Artigo 13.º-D

Supervisão dos centros de inspeção

Compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P supervisionar os centros de inspeção, de acordo com o anexo VII do presente decreto-lei.

Artigo 14.º

Fiscalização e regime contraordenacional

1 - A fiscalização do cumprimento das disposições do presente diploma é efetuada pelas seguintes entidades, no âmbito da respetiva competência:

- a) Guarda Nacional Republicana (GNR);
- b) Polícia de Segurança Pública (PSP);
- c) IMT, I. P.;
- d) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR);
- e) Outras entidades a quem sejam legalmente atribuídas estas funções.

2 - Constituem contraordenações, as seguintes infrações:

- a) A utilização de veículo sem inspeção de acordo com a periodicidade definida no artigo 7.º, ou sem as inspeções a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º quando tal seja obrigatório, a qual é punida com coima de (euro) 250 a (euro) 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de (euro) 120 a (euro) 600;
- b) A utilização de veículo em infração ao disposto nos n.os 2 e 3 do artigo anterior, a qual é punida com coima de (euro) 250 a (euro) 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de (euro) 120 a (euro) 600;
- c) A falta de inspeção extraordinária, quando determinada nos termos do artigo 116.º do Código da Estrada, a qual é punida com coima de (euro) 250 a (euro) 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de (euro) 120 a (euro) 600;

d) A utilização do veículo sujeito a inspeção nos termos do artigo 7.º, quando o condutor não seja portador da ficha de inspeção referida nos n.os 1, 2 ou 4 do artigo 9.º, a qual é punida com a coima prevista no artigo 85.º do Código da Estrada.

3 - O processamento e a competência para aplicação das coimas pelas contraordenações previstas no presente diploma regem-se pelas disposições do Código da Estrada.

Artigo 15.º

Regulamentação

1 - No prazo de 90 dias após a publicação do presente diploma, são aprovadas por diploma próprio as disposições regulamentares necessárias à sua execução.

2 - As disposições regulamentares aprovadas ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 107/2002, de 16 de abril, 109/2004, de 12 de maio, 136/2008, de 21 de julho, 112/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, mantêm-se em vigor enquanto não forem substituídas pelas novas disposições.

Artigo 16.º

Avaliação e revisão

O presente diploma será objeto de avaliação pelo IMT, I. P., decorridos cinco anos após a sua entrada em vigor, com vista a aferir da adequação do regime de inspeções e sua calendarização, competindo àquele organismo propor as modificações necessárias.

Artigo 17.º

Norma revogatória

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 15.º, é revogado o Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.os 107/2002, de 16 de abril, 109/2004, de 12 de maio, 136/2008, de 21 de julho, 112/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro.

Artigo 18.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o presente diploma entra em vigor 30 dias após a respetiva publicação.

2 - A obrigatoriedade de inspeções periódicas a motociclos, triciclos e quadriciclos, bem como reboques e semirreboques referidos no n.º 3.1 do anexo i do presente diploma só produz efeitos a partir da publicação da portaria referida no n.º 5 do artigo 11.º

ANEXO I
(a que se refere o artigo 2.º)

Veículos sujeitos a inspeção periódica

Veículos	Periodicidade
1 – Automóveis pesados de passageiros (M2 e M3).	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
2 – Automóveis pesados de mercadorias (N2 e N3).	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
3.1 – Reboques e semirreboques com peso bruto igual ou superior a 750 kg e não superior a 3500 kg, com exceção dos reboques agrícolas (O2).	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
3.2 – Reboques e semirreboques com peso bruto superior a 3500 kg, com exceção dos reboques agrícolas (O3 e O4).	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
4 – Automóveis ligeiros licenciados para transporte público de passageiros e ambulâncias	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
5 – Automóveis ligeiros de mercadorias (N1)	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
6 – Automóveis ligeiros de passageiros (M1)	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
7 – Automóveis utilizados no transporte escolar e automóveis ligeiros licenciados para a instrução.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
8 – Tratores de rodas (T5), com exceção dos tratores agrícolas, utilizados principalmente na via pública, para efeitos de transporte rodoviário comercial de mercadorias, com velocidade máxima de projeto superior a 40Km/h.	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos.
9 - Reboques e semirreboques com peso bruto igual ou superior a 750 kg e não superior a 3500kg utilizados por associações humanitárias e corpos de bombeiros.	Dois anos após a data da primeira matrícula, e em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos e, depois, anualmente.
9.1 — Reboques e semirreboques com peso bruto igual ou superior a 750 kg e não superior a 3500kg, que raramente utilizam a via pública, designadamente os destinados a transporte de material de circo ou de feira, conforme reconhecido pelo IMT.	Dois anos após a data da primeira matrícula, e em seguida, de dois em dois anos.
10 – Motociclos (L3 e L4e), com cilindrada superior a 250 cm ³ .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos e, depois, anualmente.
11 – Triciclos (L5e), com cilindrada superior a 250 cm ³ .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos e, depois, anualmente.
12 – Quadriciclos (L6e e L7e) com cilindrada superior a 250 cm ³	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos e, depois, anualmente

Nota. - No caso de dúvidas em integrar um veículo num dos grupos indicados no presente anexo, aplica-se a classificação europeia identificada entre parênteses.

ANEXO II

(a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º)

Pontos de controlo obrigatórios

1 – Introdução

O presente anexo identifica os sistemas e componentes de veículos a controlar, descrevendo em pormenor, além disso, o método a seguir para efetuar esse controlo e os critérios a aplicar para determinar se o veículo se encontra em condições de poder circular na via pública com segurança.

As observações e verificações devem incidir, pelo menos, nos pontos adiante indicados, desde que digam respeito ao equipamento do veículo e que sejam efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem utilizar ferramentas de desmontagem ou remoção de qualquer peça ou componente do veículo.

Todos os pontos enumerados devem ser tidos como obrigatórios num controlo técnico periódico de veículos, exceto os marcados com a indicação (X), que dizem respeito ao estado do veículo e à sua aptidão para circular na estrada, mas não são considerados essenciais num controlo técnico periódico.

As «Razões de reprovação» não se aplicam caso digam respeito a requisitos não previstos na legislação aplicável em matéria de homologação de veículos aquando da primeira matrícula e da primeira entrada em circulação, ou a requisitos relativos à retro montagem.

Se o método da inspeção for indicado como visual, isto significa que, além de observar os pontos a controlar, o inspetor deve, se for caso disso, manuseá-los, avaliar o ruído ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado sem utilizar equipamentos.

2 - Âmbito da inspeção

A inspeção deve incidir, pelo menos, nos pontos abaixo indicados, desde que digam respeito ao equipamento instalado no veículo sujeito a controlo:

0 - Identificação do veículo.

1 - Equipamento de travagem.

2 - Direção.

3 - Visibilidade.

4 - Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico.

5 - Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão.

6 - Quadro e acessórios do quadro.

7 - Equipamentos diversos.

8 - Emissões.

9 - Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3.

3 - Certificado de inspeção

O operador ou condutor do veículo deve ser informado por escrito das deficiências, do resultado da inspeção e das consequências jurídicas decorrentes.

Os certificados da inspeção emitidos ao abrigo da inspeção periódica obrigatória de veículos devem incluir, pelo menos, os pontos seguintes:

1. Número de identificação do veículo (VIN);
2. Número da chapa de matrícula e símbolo do país do Estado de matrícula;
3. Local e data da inspeção;
4. Leitura do conta-quilómetros no momento da inspeção e seu histórico, se disponível;
5. Categoria do veículo, se disponível;
6. Deficiências identificadas e nível de gravidade;
7. Resultado da inspeção técnica do veículo;
8. Data da inspeção periódica seguinte (caso esta informação não seja fornecida por outro meio);
9. Nome do centro de inspeção e assinatura e identificação do inspetor responsável pela inspeção técnica.

4 – Requisitos mínimos de inspeção

A inspeção deve incidir pelo menos, nos pontos a seguir indicados, aplicando-se as normas e métodos constantes dos quadros seguintes, sendo as razões de reprovação indicadas, exemplos de deficiências possíveis de ser detetadas.

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO						
0.1. Placas de matrícula (se os requisitos o exigirem (1))	Inspeção visual	(a)	Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s) em risco de cair		X	
		(b)	Inscrição inexistente ou ilegível		X	
		(c)	Não conforme com os documentos ou registos do veículo		X	
0.2. Número do quadro/de série de identificação do veículo	Inspeção visual	(a)	Inexistente ou não localizável		X	
		(b)	Incompleta, ilegível, obviamente falsificada ou que não corresponde aos documentos do veículo.		X	
		(c)	Documentos do veículo ilegíveis ou com imprecisões materiais.	X		
1. EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM						
1.1. Estado mecânico e funcionamento						
1.1.1. Sistema de articulação do pedal/do manípulo dos travões de serviço	Inspeção visual dos componentes enquanto se aciona o sistema de travagem Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	(a)	Articulação demasiado apertada		X	
		(b)	Desgaste ou folga excessivos		X	
1.1.2. Estado do pedal/do manípulo e curso do dispositivo de acionamento do travão	Inspeção visual dos componentes enquanto se acionam Nota: Os veículos com sistema de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	(a)	Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente		X	
		(b)	O comando do travão não se liberta corretamente Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(c)	Elemento antiderrapante do pedal do travão inexistente, mal fixado ou gasto		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Inspeção visual dos componentes à pressão de funcionamento normal Verificar o tempo necessário para o vácuo ou a pressão de ar atingir valores de funcionamento seguros e o funcionamento do dispositivo avisador, da válvula de proteção multicircuitos e da válvula de escape da pressão.	(a) Pressão de ar/vácuo insuficiente para assegurar, pelo menos, quatro aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro) Pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor inseguro)		X	X
		(b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir valores de funcionamento seguros demasiado longo de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativa		X	
		(d) Fuga de ar causadora de queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis		X	
		(e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem Travagem de emergência ineficaz	X		X
1.1.4. Manómetro ou indicador de pressão baixa	Verificação do funcionamento	Manómetro ou indicador a funcionar mal ou defeituoso Pressão baixa indetetável	X	X	
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	Inspeção visual dos componentes o acionar o sistema de travagem	(a) Comando fissurado, danificado ou com desgaste excessivo		X	
		(b) Comando mal fixado na válvula ou válvula mal fixada		X	
		(c) Ligações mal fixadas ou fugas no sistema		X	
		(d) Funcionamento insatisfatório		X	
1.1.6. Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento,	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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
travão de estacionamento eletrónico 1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem	(c) Movimento excessivo da alavanca, indicativo de afinação incorreta		X	
		(d) Acionador inexistente, danificado ou inoperacional		X	
		(e) Mau funcionamento, avisador indica avaria		X	
		(a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		(b) Perda excessiva de óleo do compressor	X		
		(c) Válvula mal fixada ou mal montada		X	
		(d) Perda ou fuga de óleo Se o funcionamento estiver afetado		X	X
1.1.8. Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	Desligar e voltar a ligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	(a) Cabeçote de ligação ou válvula autovedante defeituosos Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou mal montada Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(c) Fugas excessivas Se o funcionamento estiver afetado		X	X
		(d) Funcionamento incorreto Funcionamento dos travões afetado		X	X
1.1.9. Depósito de pressão, acumulador de energia	Inspeção visual	(a) Depósito ligeiramente danificado ou ligeiramente corroído. Depósito fortemente danificado. Corroído ou com fugas.	X	X	
		(b) Funcionamento do dispositivo de purga afetado Dispositivo de purga inoperacional	X	X	
		(c) Depósito mal fixado ou incorretamente montado		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
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) Risco iminente de falha ou fratura			X
		(b) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)		X	X
		(c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas Funcionamento dos travões afetado por bloqueio ou fuga iminente		X	X
		(d) Tubagens mal colocadas Risco de danos	X	X	
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		(b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas Tubagens danificadas ou esfoladas	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(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 atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Cinta ou calço inexistente ou mal montado			X
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	(a) Tambor ou disco com desgaste Tambor ou disco com desgaste excessivo, excessivamente riscado, fendido, mal fixado ou fraturado		X	X
		(b) Tambor ou disco atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.) Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Tambor ou disco inexistente			X
		(d) Chapa de apoio mal fixada		X	
1.1.15. Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Cabo danificado ou com nós. Eficácia da travagem afetada		X	X
		(b) Componentes com corrosão ou desgaste excessivo Eficácia da travagem afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(c) Cabo, tirante ou junta mal fixado		X	
		(d) Guia de cabos defeituosa		X	
		(e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem		X	
		(f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	
1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Atuador fissurado ou danificado Eficácia da travagem afetada		X	X
		(b) Atuador com fugas Eficácia da travagem afetada		X	X
		(c) Atuador mal fixado ou mal montado Eficácia da travagem afetada		X	X
		(d) Atuador excessivamente corroído Fissuração provável		X	X
		(e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma Eficácia da travagem afetada (inexistência de curso de reserva)		X	X
		(f) Tampa de proteção contra o pó danificada Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	(a) Articulação defeituosa		X	
		(b) Articulação mal afinada		X	
		(c) Válvula gripada ou inoperacional (ABS a funcionar) Válvula gripada ou inoperacional		X	X
		(d) Válvula inexistente (se exigida)			X
		(e) Placa sinalética inexistente	X		
		(f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos ⁽¹⁾	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.18. Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual	(a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta		X	
		(b) Ajustador defeituoso		X	
		(c) Instalação ou substituição incorreta		X	
1.1.19. Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	Inspeção visual	(a) Conexões ou montagens mal fixadas Se o funcionamento estiver afetado	X	X	
		(b) ou inexistente		X	
1.1.20. Funcionamento automático dos travões do reboque	Desligar a conexão do sistema de travagem entre o veículo trator e o reboque.	Travão do reboque não atua automaticamente Sistema claramente defeituoso ao desligar-se a conexão			X
1.1.21. Sistema de travagem completo	Inspeção visual	(a) Outros dispositivos do sistema (por exemplo bomba de líquido anticongelante, secador de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de um modo que afeta negativamente o sistema de travagem Eficácia da travagem afetada		X	X
		(b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante Funcionalidade do sistema afetado	X	X	
		(c) Componentes mal fixados ou mal montados		X	
		(d) Alteração inadequada de componentes ⁽³⁾ Eficácia da travagem afetada		X	X
1.1.22. Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas)	Inspeção visual	(a) Inexistente		X	
		(b) Danificadas Inutilizáveis ou com fugas	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.1.23. Travão de inércia	Inspeção visual e em funcionamento	Insuficiente eficiência		X	
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço					
1.2.1. Comportamento funcional	Num ensaio efetuado num frenómetro em condições estáticas ou, caso isso seja impossível, num ensaio realizado em estrada, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	(a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas		X	X
		(b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais)		X	X
		(c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	
		(d) Tempo de resposta anormal na travagem de qualquer roda		X	
		(e) Flutuação excessiva da força de travagem durante a rotação completa da roda		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.2.2. Eficiência	Ensaio com frenómetro ou, se não for possível utilizá-la por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, a fim de determinar a relação de travagem correspondente à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, correspondente à soma das cargas autorizadas por eixo Os veículos ou reboques com massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas têm de ser inspecionados segundo a norma ISO 21069 ou métodos equivalentes. Os ensaios realizados em estrada devem decorrer num piso seco, plano e em linha reta.	Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte: 1. Veículos matriculados pela primeira vez após 1/01/2012: – Categoria M ₁ : 58 % – Categorias M ₂ e M ₃ : 50 % – Categoria N ₁ : 50 % – Categorias N ₂ e N ₃ : 50 % – Categorias O ₂ , O ₃ e O ₄ : – semirreboques: 45% ¹ – reboques: 50%		X	
		2. Veículos matriculados pela primeira vez antes de 1/01/2012: – Categorias M ₁ , M ₂ e M ₃ : 50% ² – Categoria N ₁ : 45% – Categorias N ₂ e N ₃ : 43% ³ – Categorias O ₂ , O ₃ e O ₄ : 40% ⁴		X	

¹ Semirreboques homologados antes de 1 de janeiro de 2012: 43%.

² Veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991: 48 %.

³ Veículos matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a data que for mais recente: 45 %.

⁴ Reboques e semirreboques matriculados após 1988 ou a partir da data prevista nos requisitos, conforme a data que for mais recente: 43 %.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		3. Outras categorias Categorias L (ambos os travões em conjunto): – Categoria L6e: 40 % – Categoria L3e: 50 % – Categoria L4e: 46 % – Categorias L5e e L7e: 44 % Categorias L (travões das rodas traseiras): 25 % da massa total do veículo 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	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		X	X
		Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas			
		(b) Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 70 % do esforço máximo registado noutra roda do mesmo eixo. Nno caso de o ensaio ser realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta		X	X
		Esforço de travagem em qualquer roda inferior a 50 % do esforço máximo registado na outra roda do mesmo eixo (no caso de eixos direcionais.			
		(c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
1.3.2. Eficiência	Se o sistema de travagem secundário estiver separado do sistema de travagem de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	Esforço de travagem inferior a 50 % ⁵ do comportamento funcional dos travões de serviço definido no ponto 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada. Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem acima indicados		X	X
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento					
1.4.1. Comportamento funcional	Aplicar o travão durante uma inspeção num frenómetro.	Travão inativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem indicados no ponto 1.4.2., relativamente à massa do veículo durante a inspeção		X	X
1.4.2. Eficiência	Ensaio com frenómetro. Se não for possível, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo, ou com o veículo num declive de gradiente conhecido	Não se observa, para todos os veículos, uma relação de travagem de, pelo menos, 16 %, relativamente à massa máxima autorizada, ou, para os veículos a motor, uma relação de travagem de, pelo menos, 12 %, relativamente à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor que for mais elevado. Atingidos menos de 50 % dos valores de esforço de travagem acima indicados		X	X
1.5. Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	Inspeção visual e, se possível, ensaio de verificação do funcionamento do sistema	(a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape)		X	
		(b) Sistema não funciona		X	
1.6. Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		(b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	
		(c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificadas		X	

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(d) Cablagens danificadas		X	
		(e) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		(f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.7 Sistema de travagem eletrónico (EBS)	inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.		X	
		(b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.		X	
		(c) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
1.8. Óleo dos travões	Inspeção visual	Óleo dos travões contaminado ou sedimentado Risco iminente de falha		X	X
2. DIREÇÃO					
2.1. Estado mecânico					
2.1.1. Estado da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas suspensas ou assentes em placas giratórias, rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do funcionamento da direção	(a) Funcionamento irregular da direção		X	
		(b) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas Funcionamento afetado		X	X
		(c) Desgaste excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		(d) Movimento excessivo do veio da barra da direção Funcionamento afetado		X	X
		(e) Com fugas Formação de pingos	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
2.1.2. Fixação da caixa da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicada sobre as rodas assentes no chão, rodar o volante ou guiador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro	(a) Caixa da direção mal fixada Fixações perigosamente soltas ou movimento visível em relação ao quadro		X	X
		(b) Orifícios de fixação ao quadro ovalizados Fixações seriamente afetadas		X	X
		(c) Parafusos de fixação inexistentes ou fraturados Fixações seriamente afetadas		X	X
		(d) Caixa da direção fraturada Estabilidade ou fixação da caixa afetada		X	X
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção	(a) Movimento relativo de componentes que deviam estar fixos Movimento excessivo ou risco de se soltarem		X	X
		(b) Desgaste excessivo nas juntas Sério risco de se soltarem		X	X
		(c) Componentes fraturados ou deformados Funcionamento afetado.		X	X
		(d) Ausência de dispositivos de imobilização		X	
		(e) Componentes desalinhados (por exemplo barra transversal ou tirante da direção)		X	
		(f) Modificação insegura ⁽³⁾ Funcionamento afetado.		X	X
		(g) Guarda pó danificado ou deteriorado Guarda pó inexistente ou muito deteriorado	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
2.1.4. Funcionamento das barras e articulações da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com as rodas assentes no chão, rodar o volante no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizar um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção	(a) Articulação/barra da direção bate numa peça fixa do quadro		X	
		(b) Batentes da direção não funcionam ou inexistentes		X	
2.1.5. Direção assistida	Inspecionar o sistema de direção em busca de fugas e para verificar o nível do depósito de fluido hidráulico (se for visível). Com as rodas do veículo assentes no chão e o motor a trabalhar, verificar se o sistema de direção assistida funciona.	(a) Fuga de óleo ou funções afetadas		X	
		(b) Óleo insuficiente (abaixo da marca MIN) Reservatório insuficiente	X	X	
		(c) Mecanismo não funciona Direção afetada		X	X
		(d) Mecanismo fraturado ou mal fixado Direção afetada		X	X
		(e) Componentes 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

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
2.2. Volante, coluna da direção e guiador						
2.2.1. Estado do volante/guiador	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	(a)	Movimento relativo do volante e da coluna da direção, indicativo de má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		(b)	Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
		(c)	Fratura ou má fixação do cubo, do aro ou dos raios do volante Risco muito sério de se soltar		X	X
2.2.2. Coluna/forquilhas e amortecedores da direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo assente no chão, pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante/guiador em várias direções num plano perpendicular à(s) coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	(a)	Movimento excessivo, para cima ou para baixo, do centro do volante		X	
		(b)	Movimento radial excessivo do topo da coluna da direção, a partir do eixo da coluna		X	
		(c)	Ligação flexível deteriorada		X	
		(d)	Má fixação Risco muito sério de se soltar		X	X
		(e)	Modificação insegura ⁽³⁾			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
2.3. Folgas na direção	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, e com o peso do veículo assente nas rodas, o motor, se possível, a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante, o máximo possível, no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso, sem mover as rodas. Inspeção visual do movimento livre	Movimento livre da direção excessivo (por exemplo movimento de um ponto do aro superior a um quinto do diâmetro do volante ou não conforme com os requisitos ⁽¹⁾) Segurança da direção afetada		X	X
2.4. Alinhamento das rodas(X) ⁽²⁾	Inspeccionar o alinhamento das rodas da direção com equipamento adequado.	Alinhamento não conforme com os dados ou requisitos do fabricante do veículo ⁽¹⁾ Condução em linha reta; estabilidade direcional comprometida	X	X	
2.5. Placa giratória de eixo de direção de reboque	Inspeção visual com um detetor de folgas especialmente adaptado	(a) Componente ligeiramente danificado Componente fortemente danificado ou fendido		X	X
		(b) Folga excessiva Condução em linha reta; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(c) Acessório defeituoso Acessório seriamente afetado		X	X
2.6. Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Falha do sistema assinalada pelo indicador luminoso de avaria da EPS		X	
		(b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas Direção afetada		X	X
		(c) Assistência à direção não funciona		X	
		(d) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
3. VISIBILIDADE					
3.1. Campo de visão	Inspeção visual a partir do banco do condutor	Obstrução dentro do campo de visão do condutor que afeta objetivamente a visão frontal ou lateral deste (fora da zona de varrimento dos limpa pára brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa pára brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	(a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona de varrimentos dos limpa pára brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa pára brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
		(b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ⁽¹⁾ , (fora da zona limpa pára brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa pára brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X	X	
		(c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa pára brisas muito afetada		X	X
3.3. Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	(a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ . (Pelo menos duas possibilidades de retrovisão disponíveis) Menos de duas possibilidades de retrovisão disponíveis		X X	
		(b) Espelho ou dispositivo ligeiramente danificado ou ligeiramente solto Espelho ou dispositivo inoperacional, fortemente danificado, solto ou mal fixado	X	X	
		(c) Campo de visão necessário não coberto		X	
3.4. Limpa-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Limpa-para-brisas não funciona, inexistente, ou não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(b) Escova defeituosa Escova de limpa-para-brisas inexistente ou claramente defeituosa	X	X	
3.5. Lava-para-brisas	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento do lava-para-brisas (falta de líquido de lavagem, mas bomba a funcionar; jato de água desalinhado) Lava-para-brisas não funciona	X	X	
3.6 Sistema de desembaciamento(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema inoperacional ou claramente defeituoso	X		
4. LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO					
4.1. Faróis					
4.1.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Luz/fonte luminosa defeituosa ou inexistente (lâmpadas/fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 não funcionam) Luzes/fontes luminosas únicas; no caso dos LED visibilidade seriamente afetada	X	X	
		(b) Sistema de projeção ligeiramente defeituoso (refletor e lente) Sistema de projeção muito defeituoso ou inexistente (refletor e lente)	X	X	
		(c) Luz mal fixada		X	
4.1.2. Alinhamento	Determinar a inclinação horizontal de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas, utilizando um dispositivo de regulação de faróis ou o interface eletrónico do veículo (OBD).	(a) Inclinação do farol fora dos limites estabelecidos nos requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.1.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ (número de faróis acesos ao mesmo tempo) Excedido o valor máximo de intensidade luminosa para a frente	X	X	
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		(c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida		X	
		(c) Fonte luminosa e farol incompatíveis		X	
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatórios)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível, ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a) Dispositivo não funciona		X	
		(b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor		X	
		(c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
4.1.6. Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	Dispositivo não funciona No caso de faróis de descarga de gás	X	X	
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas					
4.2.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Fonte luminosa defeituosa		X	
		(b) Lentes defeituosas		X	
		(c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.2.2 Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ . Possibilidade de desligar as luzes de presença da retaguarda e as luzes de presença laterais com os faróis acesos		X X	
		(b)	Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.2.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Luz, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
		(b)	Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida Luz vermelha orientada para a frente ou luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
4.3. Luzes de travagem						
4.3.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar Todas as fontes luminosas não funcionam	X	X	X
		(b)	Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes fortemente defeituosas (luz emitida afetada)	X	X	
		(c)	Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.3.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento ou via o interface eletrónico do veículo (OBD)	(a)	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Funcionamento retardado Totalmente inoperacionais	X	X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		(c) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		(d) As luzes do travão de emergência não funcionam ou funcionam incorretamente.		X	
4.3.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Luz branca orientada para a retaguarda; intensidade luminosa fortemente reduzida	X	X	
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo					
4.4.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso dos LED, menos de 1/3 que não funcionam) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar	X	X	
		(b) Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes fortemente defeituosas (luz emitida afetada)	X	X	
		(c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.4.2. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Totalmente inoperacionais	X	X	
4.4.3. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
4.4.4. Frequência da intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência da intermitência não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ . (desvio da frequência superior a 25 %)	X		

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.5. Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras						
4.5.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa (fontes luminosas múltiplas; no caso das LED, menos de 1/3 sem funcionar) Fontes luminosas únicas; no caso das LED, menos de 2/3 a funcionar	X		X
		(b)	Lentes ligeiramente defeituosas (sem influência na luz emitida) Lentes muito defeituosas (luz emitida afetada)	X		X
		(c)	Luz mal fixada Risco muito sério de cair ou de provocar encandeamento nos outros veículos	X		X
4.5.2. Alinhamento (X) ⁽²⁾	Inspeção em funcionamento e utilizando um dispositivo de verificação de faróis	Luz de nevoeiro da frente fora do alinhamento horizontal quando o feixe luminoso tem uma linha de recorte (linha de recorte muito baixa) Linha de recorte acima das luzes de cruzamento		X		X
4.5.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Inoperacionais		X		X
4.5.4. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾			X
		(b)	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾			X
4.6. Luzes de marcha atrás						
4.6.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Fonte luminosa defeituosa	X		
		(b)	Lentes defeituosas	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.6.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Farol, cor emitida, posição, intensidade luminosa ou marcação não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	Interruptor não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ É possível ligar a luz de marcha atrás sem a marcha atrás estar engatada	X	X	
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda					
4.7.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Lâmpada emite feixe luminoso direto ou luz branca para a retaguarda	X		
		(b) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas múltiplas) Fonte luminosa defeituosa (Fonte luminosa única)	X	X	
		(c) Luz mal fixada Risco muito sério de cair	X	X	
4.7.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema não funciona de acordo com os requisitos ⁽¹⁾	X		
4.8. Retrorrefletores, marcações (retrorefletores) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	(a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado Reflexão afetada	X	X	
		(b) Refletor mal fixado Em risco de cair	X	X	
4.8.2. Cumprimento dos requisitos (1)	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Dispositivo inexistente ou cor vermelha refletida para a frente ou cor branca refletida para a retaguarda	X	X	
4.9. Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação					

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.9.1. Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam. Não funcionam para os máximos ou para a luz de nevoeiro traseira	X	X	
4.9.2. Cumprimento dos requisitos ⁽¹⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Não conformes com os requisitos (1)	X		
4.10. Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque	Inspeção visual (se possível, examinar a continuidade elétrica da ligação)	(a) Componentes fixos mal fixados Tomada solta	X	X	
		(b) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos	X	X	
		(c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator Luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais		X	X
4.11. Cablagem	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, incluindo, em certos casos, no interior do compartimento do motor (se aplicável)	(a) Cablagem mal ou incorretamente fixada Fixações soltas, contacto com arestas vivas, ligações em risco de se desligarem Cablagem em risco de tocar em peças quentes ou em rotação ou no chão, ligações desligadas (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		(b) Cablagem ligeiramente deteriorada Cablagem fortemente deteriorada Cablagem extremamente deteriorada (peças relacionadas com a travagem ou com a direção)	X	X	X
		(c) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos Incêndio iminente, formação de faíscas	X	X	X

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
4.12. Luzes e retrorrefletores não obrigatórios(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Montagem de luzes/retrorrefletores não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Luz vermelha emitida/refletida para a frente ou luz branca emitida/refletida para a retaguarda	X	X	
		(b)	Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Número de luzes frontais a funcionar em simultâneo excede a intensidade luminosa permitida; luz vermelha emitida para a frente ou luz branca emitida para a retaguarda	X	X	
		(c)	Luz/retrorrefletor mal fixada(o) Risco muito sério de cair	X	X	
4.13. Bateria(s)	Inspeção visual	(a)	Mal fixada(s) Mal fixada(s); risco de curto-circuitos	X	X	
		(b)	Com fugas Perda de substâncias perigosas	X	X	
		(c)	Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		(d)	Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		(e)	Ventilação (se exigida) inadequada		X	
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO						
5.1. Eixos						
5.1.1. Eixos	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou um mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas em rodas sempre que possível e para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a)	Eixo fraturado ou deformado			X
		(b)	Má fixação ao veículo Estabilidade comprometida, funcionamento afetado: folga excessiva em relação às fixações		X	X
		(c)	Modificação insegura ⁽³⁾ Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, insuficiente espaço livre em relação a outras partes do veículo ou ao chão		X	X

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
5.1.2. Mangas de eixo	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou um mecanismo de elevação. É recomendada utilização de detetores de folgas em rodas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento entre o eixo e a manga de eixo.	(a)	Manga de eixo fraturada			X
		(b)	Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(c)	Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(d)	Cavilha da manga de eixo mal fixada Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
5.1.3. Rolamentos das rodas	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas. Fazer oscilar a roda ou aplicar-lhe uma força lateral e registar o movimento ascendente da roda em relação à manga de eixo.	(a)	Folga excessiva num rolamento Estabilidade direcional comprometida; perigo de desmontagem		X	X
		(b)	Rolamento demasiado apertado ou encravado Perigo de sobreaquecimento; perigo de desmontagem		X	X
5.2. Rodas e pneus						
5.2.1. Cubo da roda	Inspeção visual	(a)	Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados Fixação inexistente ou mal apertada de tal modo que afeta seriamente a segurança rodoviária		X	X
		(b)	Cubo gasto ou danificado Cubo gasto ou danificado de um modo que afeta a segurança da fixação das rodas		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
5.2.2. Rodas	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	(a) Fraturas ou defeitos de soldadura			X
		(b)			
		(b) Anéis de retenção dos pneus mal montados Risco de saírem		X	X
		(c) Roda fortemente deformada ou gasta Segurança da fixação no cubo afetada; segurança da fixação do pneu afetada		X	X
		(d) Dimensões,, compatibilidade ou tipo de roda não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ e que afetam a segurança rodoviária		X	
5.2.3. Pneus	Inspeção visual de todo o pneu, fazendo girar a roda numa posição suspensa, com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, ou fazendo avançar e recuar o veículo sobre uma fossa	(a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneus não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ e que afetam a segurança rodoviária Capacidade de carga ou categoria de velocidade insuficiente para a utilização efetiva; o pneu toca partes fixas do veículo, comprometendo a segurança da condução		X	X
		(c) Pneus de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo		X	
		(d) Pneu com grandes danos ou cortes Telas visíveis ou danificadas		X	X
		(e) Os indicadores de desgaste do pneu ficam expostos Profundidade do piso dos pneus não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	X
		(f) Fricção entre pneus e outros componentes (palas anti projeção) Fricção entre pneus e outros componentes (sem comprometer a segurança da condução)	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(g)	Pneus com reabertura de piso, não conformes com os requisitos (1)		X	X
		h)	Sistema de monitorização da pressão dos pneus a funcionar mal ou pneu obviamente pouco cheio Claramente inoperacional	X	X	
5.3. Sistema de suspensão						
5.3.1. Molas e estabilizador	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas em rodas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a)	Molas mal fixadas no quadro ou no eixo Movimento relativo visível; fixações demasiado soltas		X	X
		(b)	Componente de mola danificado ou fraturado Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	X
		(c)	Mola inexistente Mola (folha) principal ou outras folhas muito seriamente afetadas		X	
						X
		(d)	Modificação insegura ⁽³⁾ Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema de molas inoperacional		X	X
5.3.2. Amortecedores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento específico, se disponível	(a)	Amortecedores mal fixados no quadro ou no eixo Amortecedores soltos	X	X	
		(b)	Amortecedor danificado, mostrando sinais de grande fuga de óleo ou de mau funcionamento		X	
5.3.2.1. Ensaio de eficiência do amortecimento (X) ⁽²⁾	Utilizar equipamento específico e comparar os resultados obtidos entre os lados esquerdo e direito	(a)	Diferença significativa entre os lados esquerdo e direito		X	
		(b)	Eficiência de amortecimento inferior aos valores mínimos indicados		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
5.3.3. Tubos de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a) Componentes mal fixados no quadro ou no eixo Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(b) Componentes danificados ou excessivamente corroídos Estabilidade do componente afetada ou componente fraturado		X	
					X
		(c) Modificação insegura ⁽³⁾ . Espaço livre insuficiente em relação a outras partes do veículo; sistema inoperacional		X	X
5.3.4. Articulações da suspensão	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Recomenda-se a utilização de detetores de folgas em rodas possível e recomendada para veículos com massa máxima superior a 3,5 toneladas.	(a) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão Em risco de se soltarem; estabilidade direcional comprometida		X	X
		(b) Guarda-pó muito deteriorado Guarda-pó inexistente ou com rotura	X	X	
5.3.5. Suspensão pneumática	Inspeção visual	(a) Sistema inoperacional			X
		(b) Componentes danificados, modificados ou deteriorados de um modo que afeta negativamente o funcionamento do sistema Funcionamento do sistema seriamente afetado		X	X
		(c) Fuga audível no sistema		X	
6.	QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO				
6.1.	Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro				

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
6.1.1. Estado geral	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a) Ligeira fratura ou deformação de uma longarina ou travessa Grande fratura ou deformação de uma longarina ou travessa		X	X
		b) Chapas de reforço ou fixações soltas Maioria das fixações soltas; Peças pouco resistentes		X	X
		c) Corrosão excessiva que afeta a rigidez da montagem Peças pouco resistentes		X	X
6.1.2. Tubos de escape e silenciadores	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	a) Sistema de escape mal fixado ou com fugas		X	
		b) Entrada de gases de escape na cabina ou no habitáculo Perigo para a saúde de passageiros		X	X
6.1.3. Depósito e tubagens de combustível (incluindo o seu aquecimento)	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. Utilização de dispositivos de deteção de fugas no caso dos sistemas GPL/GNC/GNL)	(a) Depósito ou tubagens mal fixados gerador de risco de incêndio			X
		(b) Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz Risco de incêndio; perda excessiva de matérias perigosas		X	X
		(c) Tubagens com sinais de fricção Tubagens danificadas	X	X	
		(d) Mau funcionamento da válvula de corte de combustível (se exigida)		X	
		(e) Risco de incêndio devido a: – fuga de combustível – depósito de combustível ou escape mal protegido – estado do compartimento do motor			X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
6.1.4. Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda antiencastamento	Inspeção visual	(f) Sistema de GPL/GNC/GNL ou de hidrogénio não conforme com os requisitos, componentes do sistema defeituosos ⁽¹⁾ .			X
		(a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões mediante contacto Risco de queda de peças; funcionalidade fortemente afetada		X	X
		(b) Dispositivo claramente não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	
6.1.5. Suporte de roda de reserva (se montado)	Inspeção visual	(a) Suporte em mau estado	X		
		(b) Suporte fraturado ou mal fixado		X	
		(c) Roda de reserva mal fixada no suporte Risco muito sério de cair		X	X
6.1.6. Engate mecânico e dispositivo de reboque	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção aos dispositivos de segurança montados, e/ou utilização de instrumentos de medição	(a) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se não estiverem a ser utilizados) Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se estiverem a ser utilizados)		X	X
		(b) Componentes com desgaste excessivo Desgaste abaixo do limite		X	X
		(c) Má fixação Partes soltas com risco muito sério de caírem		X	X
		(d) Dispositivo de segurança inexistente ou com funcionamento incorreto		X	
		(e) Indicadores de engate não funcionam		X	
		(f) Obstrução da placa de matrícula ou de alguma luz (quando não estão a ser utilizados) Obstrução completa da placa de matrícula (quando não está a ser utilizada)	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(g) Modificação insegura ⁽³⁾ (componentes secundárias) Modificação insegura ⁽³⁾ (componentes principais)		X	X
		(h) Mecanismo de engate pouco resistente		X	
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	(a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		(b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		(c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	
					X
		(d) Juntas flexíveis deterioradas Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		(e) Veio danificado ou deformado		X	
		(f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		(g) Guarda-pó muito deteriorada Guarda-pó inexistente ou fraturada	X	X	
		(h) Modificação não regulamentar do conjunto propulsor		X	
6.1.8. Apoios do motor	Inspeção visual, não necessariamente sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Apoios deteriorados, clara e gravemente danificados Apoios mal fixados ou fraturados		X	X
6.1.9. Desempenho do motor (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou utilizando o interface eletrónico (OBD)	(a) Modificação da unidade de controlo que afeta a segurança e/ou o ambiente		X	
		(b) Modificação do motor que afeta a segurança e/ou o ambiente			X

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
6.2. Cabina e carroçaria						
6.2.1. Estado	Inspeção visual	(a)	Painel ou peça mal fixado ou danificado, passível de causar lesões Em risco de cair		X	
						X
		(b)	Pilar da carroçaria mal fixado Estabilidade comprometida		X	
					X	
		(c)	Entrada de gases do motor ou de escape Perigo para a saúde de passageiros		X	
					X	X
		(d)	Modificação insegura ⁽³⁾ . Espaço livre insuficiente entre peças em rotação ou móveis e a estrada		X	
						X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	(a)	Carroçaria ou cabina mal fixada Estabilidade afetada		X	
						X
		(c)	Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas e em caso de simetria Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	
					X	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 com abertura/fecho incorretos		X	
					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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(c) Portas, dobradiças, fechos ou pilares deteriorados Portas, dobradiças, fechos ou pilares inexistentes ou mal fixados	X	X	
6.2.4. Piso	Inspeção visual sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação	Piso mal fixado ou muito deteriorado Estabilidade insuficiente		X	X
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual	(a) Banco com estrutura defeituosa Banco mal fixado		X	X
		(b) Mecanismo de regulação não funciona corretamente Banco móvel ou encosto do banco não fixável		X	X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	(a) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes secundários) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes principais)	X	X	
		(b) Bancos não montados em conformidade com os requisitos ⁽¹⁾ . Excedido o número de bancos permitido; posicionamento não conforme com a homologação	X	X	
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo Segurança de funcionamento afetada		X	X
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	(a) Degrau ou estribo mal fixado Estabilidade insuficiente	X	X	
		(b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões aos utilizadores		X	
6.2.9. Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	Inspeção visual	(a) Má fixação de outros acessórios ou equipamentos		X	
		(b) Outros acessórios ou equipamentos não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Risco de peças montadas causarem lesões; segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(c) Equipamento hidráulico com fugas Perda importante de matérias perigosas	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	(a)	Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos Risco de lesões; Em risco de cair	X	X	
		(b)	Espaço livre insuficiente em relação à roda (dispositivos antiprojeção) Espaço livre insuficiente em relação à roda (guarda-lamas)	X	X	
		(c)	Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Cobertura insuficiente da largura do pneu	X	X	
6.2.11. Descanso	Inspeção visual	(a)	Inexistente, mal fixado ou muito corroído		X	
		(b)	Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(c)	Risco de se soltar com o veículo em movimento			X
6.2.12. Punhos e apoios dos pés	Inspeção visual	(a)	Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos		X	
		(b)	Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
7. OUTROS EQUIPAMENTOS						
7.1. Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção						
7.1.1. Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual	(a)	Pontos de fixação muito deteriorados Estabilidade afetada		X	X
		(b)	Fixação solta		X	
7.1.2. Estado dos cintos de segurança/fecho	Inspeção visual e em funcionamento	(a)	Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado		X	
		(b)	Cinto de segurança danificado Cortes ou sinais de estiramento	X	X	
		(c)	Cinto de segurança não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(d) Fecho de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
		(e) Retrator de cinto de segurança danificado ou não funciona corretamente		X	
7.1.3. Limitador de carga dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Limitador de carga claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Pretensor claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.1.5. Airbags	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Airbags claramente inexistentes ou inadequados para o veículo		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
		(c) Airbag claramente inoperacional		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica falha do sistema		X	
		(b) O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
7.2. Extintor(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Inexistente		X	
		(b) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Se exigido (táxis, autocarros, etc.)	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
7.3. Bloqueios e dispositivos antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Dispositivo que impede a condução do veículo sem funcionar	X		
		(b) Com funcionamento defeituoso Trancamento ou bloqueio acidental		X	X
7.4. Triângulo de pré-sinalização (se exigido)(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Inexistente ou incompleto	X		
		(b) Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾	X		
7.5. Caixa de primeiros socorros (se exigida)(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	Inexistente, incompleta ou não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Calços (cunhas) de rodas (se exigidos)(X) ⁽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⁾ Som emitido suscetível de ser confundido com sirenes das autoridades	X	X	
7.8. Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada, ou com meios eletrónicos	(a) Não montado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ Inexistente (se exigido)	X	X	
		(b) Funcionamento deficiente Totalmente inoperacional	X	X	
		(c) Iluminação insuficiente Sem nenhuma iluminação	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
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 verificação inexistente, ilegível ou desatualizada		X	
		(e) Interferência ou manipulação clara		X	
		(f) Tamanho dos pneus incompatível com os parâmetros de verificação		X	
7.10. Dispositivo de limitação de velocidade (se instalado/exigido)	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível	(a) Não instalado de acordo com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Claramente inoperacional		X	
		(c) Velocidade programada incorreta (se verificada)		X	
		(d) Selos defeituosos ou inexistentes		X	
		(e) Placa inexistente ou ilegível		X	
		(f) Dimensões dos pneus incompatíveis com os parâmetros de verificação		X	
7.11 Conta-quilómetros, se disponível (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Claramente manipulado (fraude) para reduzir ou falsear o registo da distância percorrida		X	
		(b) Claramente inoperacional		X	
7.12 Controlo eletrónico de estabilidade (ESC), se instalado/exigida	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	(a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados		X	
		(b) Cablagens danificadas		X	
		(c) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		(d) Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto		X	

Item	Método	Razões de reprovação		Avaliação das deficiências		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(e)	Indicador de mau funcionamento do sistema ESC indica falha		X	
		(f)	O sistema indica falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	
8. EMISSÕES						
8.1. Ruído						
8.1.1. Sistema de supressão de ruído	Avaliação subjetiva (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído está próximo do limite, caso em que pode ser medido o ruído com o veículo imobilizado utilizando um equipamento de medição do nível sonoro)	(a)	Níveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b)	Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, danificado, mal montado, inexistente ou claramente modificado de um modo que afeta negativamente os níveis de ruído Risco muito sério de cair		X	X
8.2. Emissões de escape						
8.2.1. Emissões de motores de ignição comandada						
8.2.1.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	(a)	Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente, modificado ou claramente defeituoso		X	
		(b)	Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	
8.2.1.2. Emissões de gases	– Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e Euro V ¹ : Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos ¹ ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de	(a)	As emissões de gases excedem os níveis especificados pelo fabricante		X	
		(b)	Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a: i) veículos não equipados com um sistema avançado		X	

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	escape, para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência e a legislação aplicável à homologação do veículo, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos – Para os veículos da classe de emissão Euro 6 e Euro VI²: Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos ⁽¹⁾ ou leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos ⁽¹⁾ Medições não aplicáveis a motores a dois tempos	de controlo das emissões, – 4,5%, ou – 3,5% de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ⁽¹⁾ ii) veículos equipados com um sistema avançado de controlo das emissões, – com o motor em marcha lenta: 0,5% – com o motor acelerado: 0,3% ou – com o motor em marcha lenta: 0,3%³ – com o motor acelerado: 0,2% de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos ⁽¹⁾			
		(c) Valor de lambda fora do intervalo 1±0,03 ou não conforme com as especificações do fabricante		X	
		(d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo		X	
8.2.2 Emissões de motores de ignição por compressão					
8.2.2.1. Equipamento de controlo das emissões de escape	Inspeção visual	(a) Equipamento de controlo das emissões instalado pelo fabricante inexistente ou claramente defeituoso		X	
		(b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões		X	

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

³ Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Anexo I, Quadro 1 (Euro 5) do Regulamento (CE) n.º 715/2007, a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
8.2.2.2. Opacidade Os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito.	– Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e EURO V⁴: Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD. Por defeito, deve realizar-se o ensaio do tubo de escape para a avaliação da emissão de gases de escape. Tendo por base uma avaliação de equivalência, os Estados-Membros podem autorizar a utilização do OBD, de acordo com as recomendações do fabricante e outros requisitos. – Para os veículos da classe de emissão EURO 6/VI¹: Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga, desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte), em ponto morto e com o pedal da embraiagem a fundo ou leitura do OBD, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos⁵ Precondicionamento do veículo: 1. Os veículos podem ser ensaiados sem preconditionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.	(a) No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos, a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

⁴ Veículos homologados de acordo com a Diretiva 70/220/CEE, o Anexo I, Quadro 1 (Euro 5) do Regulamento (CE) n.º 715/2007, a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

⁵ Veículos homologados de acordo com o Anexo I, Quadro 2, (Euro 6) do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	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 vareta de medição do nível de óleo, deve ser de, pelo menos, 80 °C – ou a temperatura normal de funcionamento, caso esta seja inferior – ou a temperatura do bloco do motor, medida pelo nível da radiação infravermelha, deve ser, pelo menos, uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição for impraticável, a verificação da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser efetuada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor. (ii) O sistema de escape deve ser purgado durante, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.				
		(b) Se esta informação não estiver disponível ou os requisitos(1) não permitirem a utilização de valores de referência, aplica-se: – para motores com aspiração normal: 2.5 m⁻¹, – para motores sobrealimentados: 3.0 m⁻¹, ou – para os veículos identificados nos requisitos(1) ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	Método de ensaio: 1. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. Para isso, no caso dos motores diesel de grande capacidade, é necessário esperar, pelo menos, 10 segundos depois da libertação do acelerador. 2. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de 1 segundo), mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção. 3. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte – ou, no caso dos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se este dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte – antes de se libertar o acelerador. Isto pode ser	requisitos(1): 1.5 m⁻¹.⁶ ou 0.7 m⁻¹.⁷			

⁶ 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.

⁷ Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, Quadro 2, Anexo I (Euro 6). Homologação de acordo com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
	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. 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 o número máximo de ciclos de ensaio. 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.				

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
8.3. Supressão de interferências eletromagnéticas					
Interferências radioelétricas(X)(²)		Incumprimento de qualquer requisito(1)	X		
8.4. Outros itens relativos ao ambiente					
8.4.1. Fugas de fluidos		Fuga de fluido excessiva, que não seja água, passível de prejudicar o ambiente ou de representar um risco de segurança para os outros utentes da via pública Formação continua de pingos, o que constitui um risco muito sério		X	X
9. INSPEÇÕES COMPLEMENTARES 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) Deterioração Risco de provocar lesões	X	X	
		(c) Comando de emergência defeituoso		X	
		(d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	
		(e) Não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ Portas com abertura insuficiente	X	X	
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	(a) Mau funcionamento		X	
		(b) Sinalização das saídas de emergência ilegível Sinalização das saídas de emergência inexistente	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(c) Martelo para partir os vidros inexistente	X		
		(d) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Largura insuficiente ou acesso bloqueado	X	X	
9.2. Sistema de desembaciamento e degelo(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Não funciona corretamente Afeta a utilização do veículo em condições de segurança	X	X	
		(b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X
		(c) Degelo (se obrigatório) deficiente		X	
9.3. Sistema de ventilação e de aquecimento (X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	(a) Mau funcionamento Perigo para a saúde dos passageiros	X	X	
		(b) Emissão de gases tóxicos ou de escape para o interior da cabina ou do habitáculo Perigo para a saúde dos passageiros		X	X
9.4. Bancos					
9.4.1 Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes)	Inspeção visual	Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático Bloqueio de uma saída de emergência	X	X	
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção ou cortina antiencandeamento) defeituosos Campo de visão diminuído	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		b) Proteção do condutor mal fixada ou não conforme com os requisitos (1) 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 ou não conforme com os requisitos (1). Totalmente inoperacional	X	X	
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspeção visual	(a) Piso mal fixado Estabilidade afetada		X	X
		(b) Corrimãos ou pegas defeituosos Mal fixados ou inutilizáveis	X	X	
		(c) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Largura ou espaço insuficiente	X	X	
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	(a) Deteriorado Danificado Estabilidade afetada	X	X	X
		(b) Degraus retráteis não funcionam corretamente		X	
		(c) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Largura insuficiente ou altura excessiva	X	X	
9.8. Sistema de comunicação de passageiros(X) ⁽²⁾	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso Totalmente inoperacional	X	X	
9.9. Avisos(X) ⁽²⁾	Inspeção visual	(a) Avisos inexistentes incorretos ou ilegíveis	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
		(b) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Informações falsas	X	X	
9.10. Requisitos relativos ao transporte de crianças (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos ⁽¹⁾ aplicáveis a este tipo de transporte		X	
9.10.2. Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ⁽¹⁾	X		
9.11. Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida(X)(2)					
9.11.1. Portas, rampas e dispositivos de elevação	Inspeção visual e funcionamento	(a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(b) Deteriorado Estabilidade afetada; risco de provocar lesões	X	X	
		(c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s) Totalmente inoperacionais	X	X	
		(e) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
9.11.2 Sistema de retenção de cadeira de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável	(a) Mau funcionamento Segurança de funcionamento afetada	X	X	
		(b) Deteriorado Estabilidade afetada; Risco de provocar lesões	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais		(c) Comando(s) defeituoso(s) Segurança de funcionamento afetada	X	 X	
		(d) Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes ou não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
9.12. Outros equipamentos especiais(X) ⁽²⁾					
9.12.1. Instalações para preparação de alimentos	Inspeção visual	(a) Instalações não conformes com os requisitos ⁽¹⁾		X	
		(b) Instalação de tal forma danificada que é perigoso o seu uso		X	
9.12.2. Instalações sanitárias	Inspeção visual	Instalações não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Risco de provocar lesões	X	 X	
9.12.3. Outros dispositivos (por exemplo sistemas audiovisuais)	Inspeção visual	Não conformes com os requisitos ⁽¹⁾ Comprometida a utilização do veículo em condições de segurança	X	 X	

NOTAS:

- (¹) Os "requisitos" são estabelecidos por homologação na data da homologação, primeira matrícula ou primeira entrada em circulação do veículo e pelas obrigações de retromontagem ou pela legislação nacional do país de matrícula. Estas razões de reprovação só se aplicam após verificação do cumprimento dos requisitos.
- (²) "((X) " identifica os itens que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas não são considerados essenciais numa inspeção técnica.
- (³) Entende-se por "modificação insegura" uma modificação que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem efeitos negativos desproporcionados no ambiente.»

ANEXO III

[Revogado]

ANEXO IV

[Revogado]

ANEXO V

(a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º-A)

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

I. Instalações e equipamento

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

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

ou

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

- 5) Desacelerógrafo com registador – enquanto instrumento de medição não contínua deve registar/armazenar pelo menos 10 leituras por segundo;
- 6) Meios adequados para inspecionar sistemas de travagem pneumáticos como manómetros, conectores e tubagens;
- 7) Dispositivo de medição do peso por roda/eixo para determinar os pesos por eixo (e, facultativamente, meios para medir o peso em cada uma das duas rodas, como básculas para rodas e básculas para eixos);
- 8) Dispositivo para ensaiar a suspensão das rodas/ eixos (detetor de folgas) sem levantar o eixo, com as seguintes características:
 - a) Equipado com, pelo menos, duas placas acionadas eletricamente, que podem ser movimentadas em sentidos opostos, nas direções longitudinal e transversal;
 - b) O operador pode comandar o movimento das placas do local onde realiza a inspeção;
 - c) Para veículos com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, as placas satisfazem os seguintes requisitos técnicos:
 - movimento longitudinal e transversal mínimo: 95 mm,
 - velocidade de movimento longitudinal e transversal: entre 5 cm/s e 15 cm/s.
- 9) Sonómetro de classe II, se o nível sonoro for medido;
- 10) Analisador de quatro gases conforme com a Diretiva 2004/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;
- 11) Opacímetro com exatidão suficiente;
- 12) Regloscópio que permita inspecionar a regulação dos faróis de acordo com as disposições relativas à regulação de faróis de veículos a motor (Diretiva 76/756/CEE); a fronteira luz/sombra deve ser facilmente identificável à luz do dia (sem luz solar direta);
- 13) Dispositivo para medir a profundidade do piso dos pneus;
- 14) Um dispositivo de ligação ao interface eletrónico do veículo, como um instrumento de diagnóstico OBD.
- 15) Dispositivo para detetar fugas de GPL/GNC/GNL se esses veículos forem inspecionados.

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

II. Calibração do equipamento de medição

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

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

QUADRO I

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas

Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos no ponto I														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motociclos																		
		L3e, L4e	G	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L5e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Veículos de transporte de pessoas																		
	Até 3500 kg, inclusive	M1, M2	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3500 kg, inclusive	M1, M2	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	› 3500 kg	M2, M3	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	M2, M3	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Veículos de transporte de mercadorias																		
	Até 3500 kg, inclusive	N1	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3500 kg, inclusive	N1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos no ponto I														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Veículos especiais derivados de veículos da categoria N, T5																		
	Até 3500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Reboques																		
	750 kg e ≤ 3500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	› 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

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

ANEXO VI

(a que se refere o n.º 1 do artigo 13.º-C)

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS À COMPETÊNCIA, FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS INSPETORES

1. Competência

Previamente à aprovação de candidatos ao exercício de funções de inspetor para a realização de inspeções técnicas, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve verificar se os candidatos:

- a) Possuem habilitações comprovadas e conhecimentos relevantes sobre veículos rodoviários nos seguintes domínios:
 - Mecânica;
 - Dinâmica;
 - Dinâmica dos veículos;
 - Motores de combustão;
 - Materiais e transformação de materiais;
 - Eletricidade;
 - Eletrónica e componentes eletrónicos de veículos;
 - Aplicações de tecnologias da informação.
- b) Possuem, pelo menos, três anos de experiência documentada ou equivalente como mentoria ou estudos documentados e formação adequada no domínio dos veículos rodoviários como acima referido.

2. Formação inicial e de atualização

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve assegurar que os inspetores recebem a formação inicial e de atualização adequada ou são sujeitos a exames adequados, de nível teórico e prático, que lhes permita ser autorizados a efetuar inspeções técnicas.

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

- a) Formação inicial ou exames adequados

A formação inicial dada pelas entidades formadoras aprovadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve incidir, pelo menos, nos seguintes aspetos:

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

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

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve garantir que os inspetores recebem regularmente formação de atualização ou são sujeitos a exames adequados pela entidade formadora.

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. deve assegurar que o teor dessa formação ou exame adequado permite aos inspetores manter e atualizar os conhecimentos e competências necessários nos aspetos indicados na alínea a), pontos i) a vii).

3. Certificado de qualificação

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

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

ANEXO VII

(a que se refere o artigo 13.º-D)

ORGANISMO DE SUPERVISÃO

Ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P, enquanto organismo responsável pela supervisão da atividade de inspeção técnica de veículos compete:

1. Atribuições e atividades do organismo de supervisão

- a) Supervisão dos centros de inspeção:
 - verificação de que as instalações e o equipamento para realização das inspeções satisfazem os requisitos mínimos;
 - verificação dos requisitos obrigatórios aplicáveis às entidades gestoras;
- b) Verificação da formação e exames dos inspetores:
 - verificação da formação inicial dos inspetores;
 - verificação da formação de atualização periódica dos inspetores;
 - formação de atualização periódica dos técnicos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. com funções de examinadores;
 - realização ou supervisão dos exames.

- c) Auditorias:
 - auditoria aos centros de inspeção antes da aprovação;
 - auditorias periódicas aos centros de inspeção;
 - auditorias extraordinárias em caso de irregularidades;
 - auditorias aos centros de formação/de exames.
- d) Monitorização (medidas seguintes):
 - contrainspeção a uma amostra estatisticamente válida dos veículos inspecionados;
 - controlos tipo "cliente mistério" (os veículos apresentados a inspeção neste âmbito podem ter deficiências, a título facultativo);
 - análise dos resultados das inspeções técnicas (métodos estatísticos);
 - repetição de inspeções em sede de recurso;
 - investigação de reclamações.
- e) Validação dos resultados das medições efetuadas nas inspeções técnicas.
- f) Proposta de revogação ou suspensão da aprovação dos centros de inspeção e/ou do licenciamento dos inspetores nas seguintes circunstâncias:
 - caso o centro de inspeção ou o inspetor em causa não cumpra um requisito importante de aprovação;
 - caso sejam detetadas irregularidades graves;
 - caso se verifiquem de modo continuado resultados negativos nas auditorias;
 - caso se registre perda da boa reputação do centro de inspeção ou do inspetor em causa.

2. Requisitos aplicáveis ao organismo de supervisão

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

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

3. Teor dos regulamentos e procedimentos

Compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. estabelecer os regulamentos e procedimentos relevantes, os quais devem abranger os seguintes aspetos:

- a) Requisitos relativos à aprovação e supervisão de centros de inspeção:
 - requerimento para autorização de funcionamento como centro de inspeção;

- responsabilidades do centro de inspeção;
 - visita ou visitas prévias, antes da aprovação, para verificar se todos os requisitos estão cumpridos;
 - aprovação de centros de inspeção;
 - contrainspeções e auditorias periódicas aos centros de inspeção;
 - verificação periódica dos centros de inspeção a fim de aferir do seu cumprimento continuado das regras e procedimentos aplicáveis;
 - auditorias ou verificações especiais a centros de inspeção, sem aviso prévio, baseadas em elementos de prova concretos;
 - análise de dados das inspeções para deteção de eventual não conformidade com as regras e os procedimentos aplicáveis;
 - revogação ou suspensão de aprovações concedidas a centros de inspeção.
- b) Inspetores de centros de inspeção:
- requisitos para ser inspetor certificado;
 - formação inicial e de atualização, exames;
 - revogação ou suspensão da certificação de inspetores.
- c) Equipamento e instalações:
- requisitos do equipamento de inspeção;
 - requisitos das instalações de inspeção;
 - requisitos de sinalização;
 - requisitos de manutenção e calibração dos equipamentos de inspeção;
 - requisitos dos sistemas informáticos.
- d) Organismo de supervisão:
- requisitos aplicáveis ao pessoal do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. com funções de controlo da atividade de inspeção ou de realização de exames de inspetores;
 - recursos e reclamações.

ANEXO VIII

(a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º)

Inspeções extraordinárias

Os pontos a controlar para:

- a) Confirmar a reposição ou manutenção das condições técnicas de circulação e de segurança do veículo após a sua reparação; e
- b) Identificar o veículo;

Devem contemplar as observações e verificações seguintes:

Veículos 1 a 9 do anexo I

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica:	Pontos a controlar que constam do anexo II.
2 — Observação visual detalhada, quando há dúvidas relacionadas com a identificação do veículo:	Verificar os elementos de identificação: Marca; Modelo; Número de quadro; Distância entre eixos; Categoria; Tipo; Motor: cilindrada, combustível; Caixa: tipo, comprimento máximo; Lotação; Gravações e chapas. Verificar a respetiva localização no veículo e a conformidade com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.
3 — Observação visual exterior e detalhada:	3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras. 3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras. 3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina e da caixa. 3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras. 3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.
4 — Verificação tridimensional em veículos com estrutura monobloco, autoportante, ou quadro com longarinas, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior. 4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os

	pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão. 4.3 — Quando realizada com recurso a equipamento para verificação tridimensional, a verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos: a) Quatro pontos na zona danificada; b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente; c) Quatro pontos nas restantes zonas.
5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio. 5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos: a) Sopé; b) Avanço; c) Convergência; d) Saída; e) Impulso; f) Viragem. 5.3 — Na falta de indicação expressa do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável: a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo; b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso; c) Um diferencial máximo de 30' (veículos ligeiros) e de 1° (veículos pesados) entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°.
6 — Verificação das características do motor e transmissão em veículos ligeiros de passageiros, nos casos em que haja dúvidas sobre a identificação da marca, modelo ou cilindrada do motor:	A verificação da conformidade das características do motor em relação às indicadas pelo fabricante, nomeadamente evolução da potência em função do número de rotações. Esta verificação é feita em banco de ensaio de potência, sendo também avaliados o bom estado de funcionamento do sistema de transmissão e o cumprimento dos limites poluentes da emissão de gases de escape.
7 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo. Na falta de expressa indicação do fabricante, deverá recorrer-se, pelo menos, à simetria relativa ao plano longitudinal médio do veículo.

Veículos 10 a 12 do anexo I

8 - Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica, com as devidas adaptações.
--

ANEXO IX

(a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º)

Inspeções para atribuição de nova matrícula

Os procedimentos para a inspeção de veículos para atribuição de nova matrícula devem incluir as seguintes observações e verificações aplicáveis à classe e tipo de veículo:

Veículos 1 a 9 do anexo I

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica:	Pontos a controlar que constam do anexo II.
2 — Observação visual relacionada com a identificação do veículo:	Verificar e registar a conformidade dos elementos de identificação: Marca; Modelo; Número do quadro; Distância entre eixos; Categoria; Tipo; Motor: número, cilindrada, combustível; Caixa: tipo, comprimento máximo; Lotação; Peso bruto, peso bruto rebocável e tara; Pneus; e a respetiva localização no veículo, gravações e chapas, com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.
3 — Observação visual do veículo, exterior e detalhada:	3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras. 3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras. 3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina ou da caixa. 3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas. 3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras.

	3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.
4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco, autoportante ou quadro com longarinas, sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indicio de anomalia que justifique esta verificação:	4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior. 4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão. 4.3 — Quando realizada com recurso a equipamento para verificação tridimensional, a verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos: a) Quatro pontos na zona danificada; b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente; c) Quatro pontos nas restantes zonas.
5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros quando é feita a verificação tridimensional:	5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio. 5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos: a) Sopé; b) Avanço; c) Convergência; d) Saída; e) Impulso; f) Viragem. 5.3 — Na falta de indicação expressa do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável: a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo; b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso; c) Um diferencial máximo de 30' (veículos ligeiros) e de 1° (veículos pesados) entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°.
6 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indicio de anomalia que justifique esta verificação:	A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo.

Veículos 10 a 12 do anexo I

7 - Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica, com as devidas adaptações.

**AGRICULTURA, FLORESTAS
E DESENVOLVIMENTO RURAL****Portaria n.º 364/2017****de 29 de novembro**

A Portaria n.º 984/2008, de 2 de setembro, aprova o regulamento das taxas devidas por serviços prestados pela Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), e pelas Direções Regionais de Agricultura e Pescas quando em articulação conjunta com a DGADR, bem como os respetivos montantes, regimes de cobrança e distribuição.

No artigo 11.º do regulamento aprovado por aquela portaria, consagram-se taxas aplicáveis pelos serviços prestados no âmbito da instrução de processos para emissão e operacionalização de cartões de acesso ao abastecimento de gasóleo colorido e marcado, destinado aos setores agrícola e florestal, incluindo uma taxa no âmbito do pedido e instrução do processo para segunda via de emissão de cartão ou sua operacionalização, por motivo de extravio.

Os incêndios florestais, cujo início se registou no dia 17 de junho de 2017, provocaram uma série de danos e prejuízos em infraestruturas, equipamentos e bens em áreas em inúmeros Municípios.

Face à situação de emergência decorrente destes incêndios florestais foram ativados os respetivos Planos Distritais de Emergência de Proteção Civil.

Neste contexto, o Governo estabeleceu como uma das suas prioridades o apoio à recuperação imediata das infraestruturas, equipamentos e bens localizados nas áreas afetadas pelos incêndios florestais, cuja recuperação seja essencial à vida das populações ou cuja reposição do funcionamento revista caráter urgente e inadiável, nomeadamente nos domínios da energia, abastecimento de água, comunicações e circulação.

Face ao extravio de cartões na sequência dos incêndios ocorridos, entende-se que não se justifica que haja lugar ao pagamento da taxa prevista no referido regulamento.

Assim:

Nos termos do n.º 5.º da Portaria n.º 117-A/2008, de 8 de fevereiro, alterada pela Portaria n.º 762/2010, de

20 de agosto e pela Portaria n.º 206/2014, de 8 de outubro, e nos n.ºs 5.º e 9.º da Portaria n.º 361-A/2008, de 12 de maio, manda o Governo, pelo Secretário de Estado das Florestas e do Desenvolvimento Rural, ao abrigo das competências delegadas pelo Despacho n.º 5564/2017, de 1 de junho, com a redação dada pelo Despacho n.º 7088/2017, de 21 de julho, o seguinte:

Artigo 1.º**Isenção excecional**

Em derrogação do disposto no artigo 11.º do regulamento aprovado pela Portaria n.º 984/2008, de 2 de setembro, pelos serviços prestados no âmbito da instrução de processos para emissão e operacionalização de cartões de acesso ao abastecimento de gasóleo colorido e marcado, destinado aos setores agrícola e florestal, não há lugar ao pagamento de taxa no âmbito do pedido e instrução do processo para segunda via de emissão de cartão, ou sua operacionalização, por motivo de extravio, no caso de beneficiários cujas explorações se localizem nos Municípios de Abrantes, Alijó, Arganil, Aveiro, Cantanhede, Carregal do Sal, Castanheira de Pêra, Castelo Branco, Castelo de Paiva, Castro Daire, Covilhã, Ferreira do Zêzere, Figueira da Foz, Figueiró dos Vinhos, Fornos de Algodres, Freixo de Espada à Cinta, Fundão, Gavião, Góis, Gouveia, Guarda, Lousã, Mação, Mangualde, Marinha Grande, Mira, Monção, Mortágua, Nelas, Nisa, Oleiros, Oliveira de Frades, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Pedrógão Grande, Penacova, Penela, Proença-a-Nova, Resende, Ribeira de Pena, Santa Comba Dão, Sardoal, Seia, Sertão, Tábua, Tondela, Torre de Moncorvo, Trancoso, Vagos, Vila de Rei, Vila Nova de Poiares e Vouzela.

Artigo 2.º**Produção de efeitos e vigência**

A presente portaria produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação e vigora até 31 de julho de 2018.

O Secretário de Estado das Florestas e do Desenvolvimento Rural, *Miguel João Pisoeiro de Freitas*, em 28 de novembro de 2017.

110960315

I SÉRIE



Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750
