





**DIRECTIVA 2000/30/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO  
CONSELHO**

**de 6 de Junho de 2000**

**relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que  
circulam na Comunidade**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1, alíneas c) e d), do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

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

Considerando o seguinte:

- (1) O crescimento do tráfego coloca a todos os Estados-Membros problemas de segurança e ambientais de natureza e importância semelhantes.
- (2) No interesse da segurança rodoviária, da protecção do ambiente e de uma concorrência equitativa, os veículos comerciais só deverão ser utilizados se a sua manutenção for de molde a assegurar um elevado nível de conformidade com a regulamentação técnica.
- (3) Nos termos da Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques <sup>(4)</sup>, os veículos comerciais são submetidos todos os anos a um controlo técnico por um organismo autorizado.
- (4) No artigo 4.º da Directiva 94/12/CE <sup>(5)</sup> foi adoptada uma abordagem multidireccional dos aspectos custo-eficácia das medidas tendentes à redução da poluição causada pelos veículos rodoviários; o programa europeu «Auto-Oil I» integrou tal abordagem e fornece uma avaliação objectiva das medidas mais rentáveis em matéria de tecnologia dos veículos, de qualidade dos combustíveis, de fiscalização e da manutenção, bem como das medidas não técnicas, tendo em vista a redução das emissões provenientes dos transportes rodoviários.
- (5) À luz de tal abordagem, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 98/70/CE <sup>(6)</sup>, visando o melhoramento da qualidade dos combustíveis, e, a fim de estabelecer normas mais

<sup>(1)</sup> JO C 190 de 18.6.1998, p. 10, e JO C 116 E de 26.4.2000, p. 7.

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

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Fevereiro de 1999 (JO C 150 de 28.5.1999, p. 27), confirmado em 16 de Setembro de 1999, posição comum do Conselho de 2 de Dezembro de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de 14 de Março de 2000 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 13 de Abril de 2000.

<sup>(4)</sup> JO L 46 de 17.2.1997, p. 1. Directiva alterada pela Directiva 1999/52/CE da Comissão (JO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

<sup>(5)</sup> Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Março de 1994, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE (JO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

<sup>(6)</sup> Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores *diesel* e que altera a Directiva 93/12/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

▼B

rigorosas em matéria de emissões, a Directiva 98/70/CE <sup>(1)</sup>, no que se refere aos automóveis particulares e veículos comerciais ligeiros, e a Directiva 1999/96/CE <sup>(2)</sup>, no que se refere aos veículos pesados.

- (6) A presente directiva enquadra-se na referida abordagem; no entanto, afigura-se mais eficaz em termos de protecção do ambiente não proceder nesta fase ao reforço das normas de controlo técnico estabelecidas na Directiva 96/96/CE, mas antes instaurar inspecções técnicas na estrada que permitam garantir ao longo do ano a aplicação da referida directiva.
- (7) Com efeito, um controlo técnico anual é efectivamente considerado insuficiente para garantir que os veículos comerciais se encontram em conformidade com a regulamentação técnica durante todo o ano.
- (8) A execução eficaz de inspecções técnicas na estrada suplementares e específicas constitui uma medida económica importante e rentável que permite controlar o nível de manutenção dos veículos comerciais em circulação.
- (9) As inspecções técnicas na estrada deverão ser efectuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país de matrícula ou de colocação em circulação do veículo comercial.
- (10) O método de selecção dos veículos comerciais a inspeccionar deverá basear-se numa abordagem específica, que atribua importância particular na identificação dos veículos aparentemente em pior estado de manutenção, aumentando com isso a eficácia da execução das inspecções pelas autoridades e reduzindo ao mínimo os custos e os atrasos impostos aos condutores e às empresas.
- (11) Em caso de deficiências graves do veículo inspeccionado, deverá ser prevista a possibilidade de solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula ou de colocação em circulação do veículo que tomem medidas adequadas e informem o Estado-Membro requerente das medidas de acompanhamento eventualmente tomadas na sequência do pedido.
- (12) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(3)</sup>.
- (13) Em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade referidos no artigo 5.º do Tratado, os objectivos da acção proposta, nomeadamente o estabelecimento de um regime de inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção proposta, ser melhor alcançados ao nível comunitário; a presente directiva não excede o necessário para alcançar esses objectivos,

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

<sup>(2)</sup> Directiva 1999/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos e que altera a Directiva 88/77/CEE (JO L 44 de 16.2.2000, p. 1).

<sup>(3)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23, e JO L 269 de 19.10.1999, p. 45 (rectificação).

## ▼B

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

1. A fim de aumentar a segurança rodoviária e melhorar o ambiente, a presente directiva destina-se a assegurar uma mais estrita observância, por parte dos veículos comerciais que circulam no território da Comunidade, de certas condições técnicas estabelecidas na Directiva 96/96/CE.
2. A presente directiva estabelece certas condições para a realização das inspecções técnicas na estrada dos veículos comerciais que circulem no território da Comunidade.
3. Sem prejuízo da regulamentação comunitária, o disposto na presente directiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efectuarem inspecções por ela não abrangidas nem o de controlarem outros aspectos do transporte rodoviário, designadamente os relativos aos veículos comerciais. Por outro lado, nada obsta a que um Estado-Membro, no âmbito de inspecções não abrangidas pela presente directiva, controle os pontos enumerados no anexo I noutros locais que não a via pública.

*Artigo 2.º*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

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

*Artigo 3.º*

1. Cada Estado-Membro organiza as inspecções técnicas na estrada necessárias para atingir os objectivos a que se refere o artigo 1.º relativamente aos veículos comerciais abrangidos pela presente directiva, tendo em conta o regime nacional aplicado a esses veículos nos termos da Directiva 96/96/CE.
2. As inspecções técnicas na estrada devem ser efectuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país de matrícula ou de colocação em circulação do veículo comercial e tendo em conta a necessidade de reduzir ao mínimo os custos e os atrasos impostos aos condutores e às empresas.

*Artigo 4.º*

1. A inspeção técnica na estrada inclui um, dois ou o conjunto dos seguintes elementos:
  - a) Uma inspeção visual do estado de manutenção do veículo comercial imobilizado;
  - b) Uma verificação do relatório de inspeção técnica na estrada referido no artigo 5.º, recentemente elaborado, ou uma verificação da documentação comprovativa da conformidade com a regulamentação técnica aplicável ao veículo e, em particular, no caso dos veículos matriculados ou colocados em circulação num Estado-Membro, do documento comprovativo de que o veículo comercial foi submetido ao controlo técnico obrigatório nos termos da Directiva 96/96/CE;

▼B

- c) Uma inspecção destinada a detectar as falhas de manutenção. Esta inspecção deve incidir sobre um, vários ou todos os pontos de controlo enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I.
2. A inspecção dos dispositivos de travagem e das emissões de escape deve ser efectuada nos termos do anexo II.
3. Antes de proceder à inspecção dos pontos enumerados na lista constante do ponto 10 do anexo I, o inspector deve tomar em consideração o último certificado de controlo técnico e/ou um relatório recente de inspecção técnica na estrada, eventualmente apresentado(s) pelo condutor.

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

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

*Artigo 5.º*

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

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

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

*Artigo 6.º*

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

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

A Comissão comunicará estas informações ao Parlamento Europeu.

*Artigo 7.º*

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

2. As deficiências graves de um veículo comercial pertencente a um não residente, designadamente aquelas que tiverem justificado a suspensão da sua utilização, devem ser comunicadas, com base no modelo de relatório de inspecção constante do anexo I, às autoridades

**▼B**

competentes do Estado-Membro de matrícula ou de colocação em circulação do veículo, sem prejuízo de ser movido procedimento em conformidade com a legislação aplicável no Estado-Membro em que a deficiência tenha sido constatada.

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

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

*Artigo 8.º*

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

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

*Artigo 9.º*

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

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

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

3. O comité aprova o seu regulamento interno.

*Artigo 10.º*

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

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

*Artigo 11.º*

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

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

*Artigo 12.º*

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

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

▼B

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

*Artigo 13.º*

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

*Artigo 14.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

## ▼B

## ANEXO I

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

(Directiva 2000/30/CE)

1. Local da inspecção: .....
2. Data: .....
3. Hora: .....
4. Sinal identificativo do país e número de matrícula do veículo: .....
5. Sinal identificativo do país e número de matrícula do reboque/semi-reboque: .....
6. Categoria de veículo:
 

a) <input type="checkbox"/> Camião ligeiro (3,5-12 toneladas) <sup>(1)</sup>	e) <input type="checkbox"/> Camião pesado (mais de 12 toneladas) <sup>(2)</sup>
b) <input type="checkbox"/> Reboque <sup>(3)</sup>	f) <input type="checkbox"/> Semi-reboque <sup>(4)</sup>
c) <input type="checkbox"/> Conjunto de veículos <sup>(3)</sup>	g) <input type="checkbox"/> Veículo articulado <sup>(6)</sup>
d) <input type="checkbox"/> Autocarro <sup>(7)</sup>	
7. Empresa que efectua o transporte/endereço: .....
8. Nacionalidade: .....
9. Condutor: .....

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

<sup>(2)</sup> Veículo a motor, destinado ao transporte de mercadorias, com, pelo menos, quatro rodas e massa máxima superior a 12 toneladas (categoria N3).

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

<sup>(4)</sup> Qualquer veículo que se destine a ser atrelado a um veículo a motor, de tal forma que uma parte deste semi-reboque assente sobre o veículo a motor e que uma parte substancial do seu peso ou do peso da sua carga seja suportado pelo referido veículo, e que esteja concebido e seja utilizado para o transporte de mercadorias (categorias O3 e O4).

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

<sup>(6)</sup> Veículo de tracção acoplado a um semi-reboque.

<sup>(7)</sup> Veículo a motor destinado ao transporte de passageiros, com, pelo menos, quatro rodas e mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor (categorias M2 e M3).

▼ **B**

## 10. Pontos controlados:

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

## 11. Resultado da inspecção

Suspensão da utilização do veículo,  
que apresenta deficiências graves

## 12. Diversos/observações

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

Assinatura da autoridade, agente ou inspector que efectuou a inspecção

<sup>(1)</sup> Estes pontos são objecto de ensaios e/ou de controlo específicos nos termos do anexo II da Directiva 2000/30/CE.

▼B

## ANEXO II

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

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

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

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

▼M1**2. Condições específicas relativas às emissões de escape****2.1. Veículos equipados com motores de ignição comandada (gasolina):**

- a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:

1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
2. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (sem carga).

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-Membros decidirem não o utilizar como valor de referência, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

- i) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual os Estados-Membros exigiam que os veículos satisfizessem a Directiva 70/220/CEE do Conselho<sup>(1)</sup> e 1 de Outubro de 1986: CO — 4,5 % vol.,
  - ii) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: CO — 3,5 % vol.;
- b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:
    1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
    2. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.
    3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de CO nos gases de escape de acordo com o ponto 4 ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos ensaios, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo.

<sup>(1)</sup> JO L 76 de 9.3.1970, p. 1.

## ▼M1

## 4. Emissões pelo tubo de escape. Valores-limite.

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

## i) medições com o motor em marcha lenta sem carga:

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE<sup>(1)</sup>, ou por alterações posteriores, 0,3 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com a Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002,

ii) medições com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, 2000 min<sup>-1</sup>:

Teor de CO: máximo 0,3 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE, ou por alterações posteriores, o teor máximo de CO não deve exceder 0,2 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com a Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002.

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

## iii) no que diz respeito aos veículos a motor equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) de acordo com a Directiva 70/220/CEE (alterada pela Directiva 98/69/CE), os Estados-Membros podem, em alternativa ao ensaio especificado na alínea i), estabelecer o funcionamento correcto do sistema de emissões através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação simultânea do funcionamento correcto do sistema OBD.

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

## a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto morto e a embraiagem metida.

## b) Pré-condicionamento do veículo:

1. Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.

2. Excepto como especificado no ponto 5 alínea d) a seguir, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir:

i) o motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80 °C, ou a temperatura normal de funcionamento caso seja inferior, ou a temperatura do bloco do motor medida pelo nível da radiação *infra-vermelha* deve ser pelo menos uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efectuada, o estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feito por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor,

ii) o sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.

## c) Processo de controlo

1. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

2. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores *diesel* pesados,

(1) JO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

## ▼M1

isso significa esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador.

3. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de um segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção.
4. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo I, deve ser de dois segundos pelo menos.

## d) Valores-limite

1. O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva 72/306/CEE do Conselho <sup>(1)</sup>.
2. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-Membros decidirem não o utilizar como referência, o nível de concentração não deve exceder o nível indicado pelo fabricante ou os seguintes valores-limite do coeficiente de absorção:

Coeficiente de absorção máximo para:

- motores *diesel* normalmente aspirados = 2,5 m<sup>-1</sup>,
- motores *diesel* sobrealimentados = 3,0 m<sup>-1</sup>,
- aplica-se um limite de 1,5 m<sup>-1</sup> aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores-limite indicados na:

- a) Coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CEC — (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 4);
- b) Coluna B1 do quadro do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE — (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 4);
- c) Coluna B2 do quadro do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE — (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 5);
- d) Coluna C do quadro do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE — [veículo ligeiro — EEV (veículo ecológico avançado)],

ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 70/220/CEE, alterada dada pela Directiva 98/69/CE, ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 88/77/CEE, alterada dada pela Directiva 1999/96/CE, ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

Se não for possível estabelecer a correspondência com o ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2008.

3. Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.
4. A não aprovação apenas poderá ser atribuída a um veículo se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efectuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de controlo.
5. Para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a título de derrogação ao disposto no ponto 2.2 alínea d) n.º 4), não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no ponto 2.2 alínea b) n.º 2 subalínea ii). Para evitar

<sup>(1)</sup> JO L 190 de 20.8.1972, p. 1.

**▼ M1**

também controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a título de derrogação ao disposto no ponto 2.2 alínea d) n.º 4), aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no ponto 2.2 alínea b) n.º 2 subalínea ii) acima.

**2.3. Equipamentos de controlo**

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

**3. Condições específicas relativas aos dispositivos de limitação de velocidade**

- se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade está montado nos termos da Directiva 92/6/CEE do Conselho <sup>(1)</sup>,
- verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação de velocidade,
- se possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta estão intactos.
- se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade impede que os veículos mencionados nos artigos 2.º e 3.º da Directiva 92/6/CEE excedem os valores impostos.

<sup>(1)</sup> JO L 57 de 2.3.1992, p. 27.