

Jornal Oficial

da União Europeia

L 127



Edição em língua
portuguesa

Legislação

57.º ano

29 de abril de 2014

Índice

I Atos legislativos

DIRETIVAS

- ★ **Diretiva 2014/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita ao fabrico, apresentação e venda de produtos do tabaco e produtos afins e que revoga a Diretiva 2001/37/CE ⁽¹⁾** 1
- ★ **Diretiva 2014/42/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, sobre o congelamento e a perda dos instrumentos e produtos do crime na União Europeia** 39
- ★ **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 e que revoga a Diretiva 2009/40/CE ⁽¹⁾** 51
- ★ **Diretiva 2014/46/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos** 129
- ★ **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 circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE ⁽¹⁾** 134

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

I

(Atos legislativos)

DIRETIVAS

DIRETIVA 2014/40/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 3 de abril de 2014****relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita ao fabrico, apresentação e venda de produtos do tabaco e produtos afins e que revoga a Diretiva 2001/37/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 53.º, n.º 1, o artigo 62.º e o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2001/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ estabelece regras a nível da União em matéria de produtos do tabaco. A fim de refletir a evolução científica, comercial e internacional, é necessário alterar substancialmente essa diretiva e esta deverá, pois, ser revogada e substituída por uma nova diretiva.
- (2) No relatórios de 2005 e 2007 sobre a aplicação da Diretiva 2001/37/CE, a Comissão identificou os domínios em que se considerou útil tomar medidas suplementares para o bom funcionamento do mercado interno. Em 2008 e 2010, o Comité Científico dos Riscos para a Saúde Emergentes e Recentemente Identificados (Ccrseri) forneceu à Comissão aconselhamento científico sobre produtos do tabaco sem combustão e sobre aditivos de tabaco. Em 2010, realizou-se uma ampla consulta às partes interessadas, a que se seguiram consultas a partes interessadas específicas, tendo sido efetuados estudos por consultores externos. Os Estados-Membros foram consultados ao longo de todo o processo. O Parlamento Europeu e o Conselho convidaram várias vezes a Comissão a rever e atualizar a Diretiva 2001/37/CE.
- (3) Em certos domínios abrangidos pela Diretiva 2001/37/CE, os Estados-Membros são impedidos de adaptar de direito ou de facto a sua legislação de forma eficaz aos novos desenvolvimentos. Isto é particularmente pertinente no caso das regras de rotulagem, em que não foi permitido aos Estados-Membros aumentar a dimensão das advertências de saúde, alterar a sua localização numa embalagem individual (a seguir designada «embalagem individual») ou substituir advertências enganosas relativas aos níveis de emissão de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono (ANCO).

⁽¹⁾ JO C 327 de 12.11.2013, p. 65.

⁽²⁾ JO C 280 de 27.9.2013, p. 57.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 26 de fevereiro de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 14 de março de 2014.

⁽⁴⁾ Diretiva 2001/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2001, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita ao fabrico, apresentação e venda de produtos do tabaco (JO L 194 de 18.7.2001, p. 26).

- (4) Em outros domínios existem ainda divergências substanciais entre as disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros relativas ao fabrico, apresentação e venda de produtos do tabaco e produtos afins que constituem entraves ao bom funcionamento do mercado interno. À luz dos desenvolvimentos científicos, do mercado e internacionais, espera-se que estas discrepâncias venham a aumentar. Isso aplica-se também aos cigarros eletrónicos e recargas para cigarros eletrónicos (a seguir designadas «recargas»), aos produtos à base de plantas para fumar, aos ingredientes e emissões de produtos do tabaco, a determinados aspetos da rotulagem e embalagem e à venda à distância transfronteiriças de produtos do tabaco.
- (5) Estes entraves deverão ser suprimidos e, para o efeito, as normas relativas ao fabrico, apresentação e venda de produtos do tabaco e produtos afins deverão ser mais aproximadas.
- (6) A dimensão do mercado interno dos produtos do tabaco e produtos afins, a tendência crescente dos fabricantes de produtos do tabaco para concentrarem a produção para toda a União em apenas um pequeno número de instalações de produção na União e o consequente aumento significativo do comércio transfronteiriço dos produtos do tabaco e produtos afins exigem uma ação legislativa mais forte a nível da União e não tanto a nível nacional, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno.
- (7) É também necessária uma ação legislativa a nível da União a fim de dar aplicação à Convenção-Quadro da OMS para a Luta Antitabaco, de maio de 2003 (CQLAT), cujas disposições vinculam a União e os seus Estados-Membros. As disposições da CQLAT relativas à regulamentação da composição dos produtos do tabaco, à regulamentação das informações a prestar sobre os produtos do tabaco, à embalagem e rotulagem de produtos do tabaco, à publicidade e ao comércio ilegal de produtos do tabaco são particularmente pertinentes. As Partes na CQLAT, incluindo a União e os Estados-Membros, adotaram por consenso durante várias conferências um conjunto de diretrizes para a aplicação das disposições da CQLAT.
- (8) Nos termos do artigo 114.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), um elevado nível de proteção da saúde deverá ser tomado como base para propostas legislativas e, em particular, deverão ser tidos em conta novos desenvolvimentos assentes em factos científicos. Os produtos do tabaco não são mercadorias vulgares pelo que, tendo em conta os efeitos particularmente nocivos de tabaco na saúde humana, deverá ser dada uma grande importância à proteção da saúde, em especial para reduzir a prevalência do tabagismo entre os jovens.
- (9) É necessário estabelecer várias definições novas a fim de assegurar que a presente diretiva seja aplicada de modo uniforme pelos Estados-Membros. Caso diferentes obrigações impostas pela presente diretiva se apliquem a diferentes categorias de produtos e o produto pertinente seja abrangido por mais de uma dessas categorias (por exemplo, cachimbo, tabaco de enrolar), deverão ser aplicáveis as obrigações mais rigorosas.
- (10) A Diretiva 2001/37/CE estabeleceu limites máximos para os teores de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono nos cigarros, que deveriam ser também aplicáveis aos cigarros exportados a partir da União. Estes limites máximos e esta abordagem permanecem válidos.
- (11) Para medir os teores de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono nos cigarros (a seguir designados «níveis de emissão»), deverá recorrer-se às normas ISO internacionalmente reconhecidas. O processo de verificação deverá estar protegido da influência da indústria tabaqueira através do recurso a laboratórios independentes, incluindo laboratórios do Estado. Os Estados-Membros deverão poder recorrer a laboratórios situados noutros Estados-Membros da União. Para outras emissões de produtos do tabaco, não existem normas ou testes internacionalmente reconhecidos para quantificar os níveis máximos. Deverão ser encorajados os esforços que estão em curso a nível internacional para desenvolver tais normas ou testes.
- (12) No que diz respeito à fixação de níveis máximos de emissão, poderá ser necessário e apropriado, numa data posterior, reduzir os níveis de emissão de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono ou fixar níveis máximos para outras emissões de produtos do tabaco, tendo em consideração a sua toxicidade ou o seu potencial de criação de dependência.

- (13) A fim de exercerem as suas funções reguladoras, os Estados-Membros e a Comissão necessitam de informações exaustivas sobre os ingredientes e as emissões dos produtos do tabaco para avaliar a atratividade, toxicidade ou potencial de criação de dependência dos produtos do tabaco, bem como os riscos para a saúde associados ao consumo desses produtos. Para este efeito, deverão ser reforçadas as atuais obrigações de comunicação de ingredientes e emissões. Também deverão ser previstas obrigações reforçadas de comunicação para os aditivos que constam de uma lista prioritária, a fim de avaliar, entre outros elementos, a sua toxicidade, o potencial de criação de dependência e as propriedades cancerígenas, mutagénicas ou tóxicas para a reprodução («propriedades CMR»), inclusive após o processo de combustão. Tanto quanto possível, deverão ser limitados os encargos para as PME com essas obrigações reforçadas de comunicação. Considera-se que essas obrigações de comunicação são compatíveis com a obrigação da União de assegurar um elevado nível de proteção da saúde humana.
- (14) A utilização de formatos de comunicação diferentes, como é atualmente o caso, dificulta que os fabricantes e importadores cumpram as suas obrigações em matéria de comunicação e torna complexa para os Estados-Membros e a Comissão a tarefa de comparar, analisar e tirar conclusões a partir das informações recebidas. Por conseguinte, deverá haver um formato obrigatório comum para a comunicação dos ingredientes e das emissões. Deverá assegurar-se ao público em geral a maior transparência possível das informações sobre os produtos, ao mesmo tempo que se assegura que sejam adequadamente tidos em consideração o sigilo comercial dos fabricantes de produtos do tabaco. Deverão ser tidos em consideração os sistemas nacionais existentes de comunicação dos ingredientes.
- (15) A ausência de uma abordagem harmonizada da regulamentação em matéria de ingredientes dos produtos do tabaco afeta o bom funcionamento do mercado interno e tem repercussão negativa sobre a livre circulação de mercadorias na União. Alguns Estados-Membros adotaram legislação ou celebraram acordos vinculativos com a indústria permitindo ou proibindo determinados ingredientes. Em consequência, certos ingredientes são regulamentados em determinados Estados-Membros, mas não noutros. Os Estados-Membros também adotaram abordagens diferentes quanto aos aditivos nos filtros dos cigarros, bem como aos aditivos que dão cor ao fumo de tabaco. Sem uma harmonização, os entraves ao bom funcionamento do mercado interno deverão aumentar nos próximos anos, tendo em conta a aplicação da CQLAT e das diretizes pertinentes da CQLAT em toda a União e à luz da experiência adquirida noutras jurisdições fora da União. As diretizes da CQLAT relativas à regulamentação da composição dos produtos do tabaco e à regulamentação das informações a prestar sobre os produtos do tabaco convidam em particular à supressão dos ingredientes que aumentam a palatabilidade, criam a impressão de que os produtos do tabaco têm benefícios para a saúde, estão associados à energia e à vitalidade ou têm propriedades corantes.
- (16) A probabilidade de divergência na regulamentação é ainda maior devido a preocupações relativas aos produtos do tabaco que têm um aroma distintivo diferente do de tabaco, que poderão facilitar a iniciação ao consumo de tabaco ou afetar os padrões de consumo. Deverão ser evitadas medidas que introduzam diferenças injustificadas de tratamento entre diferentes tipos de cigarros aromatizados. No entanto, os produtos com um aroma distintivo que têm um volume de vendas superior deverão ser gradualmente retirados durante um período alargado para dar aos consumidores tempo suficiente para escolherem outros produtos.
- (17) A proibição de produtos do tabaco com aromas distintivos não obsta completamente à utilização de aditivos específicos, mas obriga os fabricantes a reduzir o aditivo ou a combinação de aditivos de modo a que os aditivos já não possam conferir um aroma distintivo. A utilização de aditivos necessários para o fabrico dos produtos do tabaco, por exemplo açúcar para substituir o açúcar perdido durante o processo de cura, deverá ser autorizada desde que esses aditivos não confiram um aroma distintivo ou aumentem o potencial de criar dependência, a toxicidade ou as propriedades CMR do produto. Um painel consultivo europeu independente deverá assistir nesse processo de decisão. A aplicação da presente diretiva não deverá conduzir a discriminações entre variedades diferentes de tabaco, nem impedir a diferenciação de produtos.
- (18) Certos aditivos são utilizados para criar a impressão de que os produtos do tabaco têm benefícios para a saúde, apresentam riscos para a saúde reduzidos ou aumentam a vigilância mental e o desempenho físico. Estes aditivos, bem como os aditivos que, na sua forma sem combustão, têm propriedades CMR, deverão ser proibidos a fim de garantir a uniformidade das regras em toda a União e um elevado nível de proteção da saúde humana. Deverão também ser proibidos os aditivos que aumentam o potencial de criar dependência e a toxicidade.

- (19) Considerando que a presente diretiva se centra nos jovens, os produtos do tabaco que não sejam cigarros e tabaco de enrolar deverão beneficiar de uma isenção relativamente a certos requisitos relativamente aos ingredientes, desde que não haja uma alteração substancial da situação em termos de volumes de vendas ou padrões de consumo dos jovens.
- (20) Em virtude da proibição geral da venda de tabaco para uso oral na União, a responsabilidade por regulamentar os ingredientes do tabaco para uso oral, que exige um profundo conhecimento das características do produto e dos padrões do seu consumo, deverá continuar a caber, segundo o princípio da subsidiariedade, à Suécia, onde é permitida a venda deste produto, em aplicação do artigo 151.º do Ato de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia.
- (21) Em consonância com as finalidades da presente diretiva, a saber, facilitar o bom funcionamento do mercado interno do tabaco e produtos afins, partindo de um elevado nível de proteção da saúde, e com a Recomendação 2003/54/CE do Conselho ⁽¹⁾, os Estados-Membros deverão ser incentivados a impedir a venda de tais produtos a crianças e adolescentes, adotando as medidas apropriadas para estabelecer e aplicar limites de idade.
- (22) Ainda subsistem disparidades entre as disposições nacionais em matéria de rotulagem dos produtos do tabaco, em especial no que se refere à utilização de advertências de saúde combinadas constituídas por imagem e texto, às informações sobre serviços de apoio para deixar de fumar e aos elementos promocionais nas embalagens individuais e no seu interior.
- (23) Essas disparidades podem criar obstáculos às trocas comerciais, entravando assim o bom funcionamento do mercado interno dos produtos do tabaco, devendo por isso ser eliminadas. Além disso, é possível que os consumidores em alguns Estados-Membros estejam mais bem informados acerca dos riscos para a saúde dos produtos do tabaco do que os consumidores noutros Estados-Membros. Na ausência de medidas a nível da União, é provável que as atuais disparidades aumentem nos próximos anos.
- (24) Também é necessário adaptar as disposições em matéria de rotulagem a fim de alinhar as regras aplicáveis a nível da União com a evolução a nível internacional. Por exemplo, as diretrizes da CQLAT relativas à embalagem e rotulagem de produtos do tabaco exigem grandes advertências ilustradas nas duas faces principais, informações obrigatórias sobre serviços de apoio para deixar de fumar e regras rigorosas em matéria de informações enganosas. As disposições relativas às informações enganosas complementarão a proibição geral de práticas comerciais enganosas das empresas face aos consumidores estabelecida na Diretiva 2005/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.

Os Estados-Membros que utilizam selos fiscais ou marcas nacionais de identificação para efeitos fiscais na embalagem de produtos do tabaco podem, em certos casos, ter de dispor que esses selos e marcas sejam reposicionados a fim de permitir que as advertências de saúde combinadas fiquem no topo das faces principais, em conformidade com a presente diretiva e as diretrizes da CQLAT. Deverão ser adotadas disposições de transição que permitam aos Estados-Membros manter selos fiscais ou marcas nacionais de identificação usadas para efeitos fiscais no topo das embalagens individuais durante um certo período após a transposição da presente diretiva.

- (25) As disposições em matéria de rotulagem também deverão ser adaptadas aos novos conhecimentos científicos. Por exemplo, a indicação dos níveis de emissão de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono nas embalagens individuais de cigarros revelou-se enganosa, porque leva os consumidores a acreditar que certos tipos de cigarros são menos nocivos do que outros. A prática sugere igualmente que as grandes advertências de saúde combinadas, compostas de texto de advertência e fotografia a cores, são mais eficazes do que as advertências que só contêm texto. Como consequência, as advertências de saúde combinadas deverão tornar-se obrigatórias em toda a União e cobrir uma parte significativa e visível da superfície da embalagem individual. Deverão ser fixadas dimensões mínimas para todas as advertências de saúde, para assegurar a sua visibilidade e eficácia.

⁽¹⁾ Recomendação 2003/54/CE do Conselho, de 2 de dezembro de 2002, relativa à prevenção do tabagismo e a iniciativas destinadas a reforçar a luta antitabaco (JO L 22 de 25.1.2003, p. 31).

⁽²⁾ Diretiva 2005/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, relativa às práticas comerciais desleais das empresas face aos consumidores no mercado interno e que altera a Diretiva 84/450/CEE do Conselho, as Diretivas 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE e o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 («diretiva relativa às práticas comerciais desleais») (JO L 149 de 11.6.2005, p. 22).

- (26) Os produtos do tabaco para fumar, com exceção dos cigarros e do tabaco de enrolar, que são consumidos sobretudo por consumidores mais velhos e grupos pequenos da população, deverão poder continuar a beneficiar de uma isenção de certos requisitos de rotulagem desde que não haja uma alteração substancial da situação em termos do volume de vendas a jovens ou dos seus padrões de consumo pelos jovens. A rotulagem desses outros produtos do tabaco deverá seguir regras que lhes sejam específicas. A visibilidade das advertências de saúde em produtos do tabaco sem combustão deverá ser assegurada. As advertências de saúde deverão, por conseguinte, ser colocadas nas duas principais superfícies das embalagens dos produtos do tabaco sem combustão. No que respeita ao tabaco para cachimbos de água (narguilé), que é frequentemente visto como menos nocivo que os tradicionais produtos do tabaco para fumar, deverá ser aplicado todo o regime de rotulagem, a fim de evitar que os consumidores sejam induzidos em erro.
- (27) Os produtos do tabaco ou a sua embalagem podem induzir os consumidores em erro, em particular os jovens, ao sugerir que esses produtos são menos nocivos. É, por exemplo, o caso de determinados termos ou elementos, como os termos «baixo teor de alcatrão», «light», «ultra-light», «suave», «natural», «biológico», «sem aditivos», «sem aromas», «slim», ou certos nomes, imagens ou símbolos figurativos ou outros. Outros elementos enganosos podem incluir, mas a tal não se limitem, encartes ou outro material adicional, tais como rótulos adesivos, autocolantes, brindes, raspadinhas e capas, ou relacionar-se com a forma do próprio produto do tabaco. Certas embalagens e produtos do tabaco podem também induzir os consumidores em erro quando sugerem benefícios em termos de perda de peso, aparência atraente, estatuto social, vida social ou qualidades como a feminilidade, masculinidade ou elegância. Do mesmo modo, o tamanho e a aparência de cada cigarro pode induzir os consumidores em erro, criando a impressão de que são menos nocivos. Nem as embalagens individuais de produtos do tabaco nem a sua embalagem exterior deverão incluir cupões impressos, ofertas de descontos, livre distribuição, dois pelo preço de um, ou outras ofertas similares que possam sugerir vantagens económicas para os consumidores, incitando-os à compra de tais produtos do tabaco.
- (28) A fim de assegurar a integridade e a visibilidade das advertências de saúde e maximizar a sua eficácia, deverão ser estabelecidas disposições quanto à dimensão das advertências de saúde, bem como a certos aspetos da aparência das embalagens individuais dos produtos do tabaco, incluindo a sua forma e o seu mecanismo de abertura. Quando for imposta uma forma paralelepípedica para as embalagens individuais, os bordos arredondados ou biselados deverão ser considerados aceitáveis, desde que a advertência de saúde cubra uma superfície equivalente à de uma embalagem individual sem tais bordos. Os Estados-Membros aplicam regras diferentes quanto ao número mínimo de cigarros por embalagem individual. Essas regras deverão ser alinhadas a fim de assegurar a livre circulação dos produtos em causa.
- (29) São colocados no mercado volumes consideráveis de produtos ilícitos que não cumprem os requisitos estabelecidos na Diretiva 2001/37/CE e há indicações de que estes volumes podem aumentar. Esses produtos ilícitos comprometem a livre circulação dos produtos conformes e a proteção proporcionada pela legislação no domínio da luta antitabaco. Além disso, a CQLAT impõe que a União lute contra os produtos do tabaco ilícitos, incluindo os que são ilegalmente importados na União, no âmbito de uma política abrangente de luta antitabaco da União. Por conseguinte, deverão ser previstas disposições para que as embalagens individuais de produtos do tabaco sejam marcadas com um identificador único e elementos de segurança e para que os seus movimentos sejam registados, de modo a que esses produtos possam ser localizados e seguidos em toda a União e que a sua conformidade com a presente diretiva possa ser monitorizada e mais bem controlada. Além disso, deverão ser previstas disposições para a introdução de elementos de segurança que facilitem a verificação da autenticidade dos produtos do tabaco.
- (30) Deverão ser desenvolvidos a nível da União um sistema interoperável de localização e seguimento, bem como elementos de segurança. Durante um período inicial, apenas os cigarros e o tabaco de enrolar deverão ser sujeitos ao sistema de localização e seguimento e às medidas relativas aos elementos de segurança. Os fabricantes de outros produtos do tabaco poderão assim beneficiar das experiências adquiridas antes que o sistema de localização e seguimento e as medidas relativas aos elementos de segurança se tornem aplicáveis a esses outros produtos.
- (31) A fim de assegurar a independência e a transparência do sistema de localização e seguimento, os fabricantes de produtos do tabaco deverão celebrar contratos de conservação de dados com terceiros independentes. A Comissão deverá aprovar a adequação desses terceiros independentes e um auditor externo independente deverá monitorizar as suas atividades. Os dados relacionados com o sistema de localização e seguimento deverão ser mantidos separados de outros dados relativos à empresa e deverão ser controlados e acessíveis em qualquer momento pelas autoridades competentes dos Estados-Membros e pela Comissão.

- (32) A Diretiva 89/622/CEE do Conselho ⁽¹⁾ proibiu a venda nos Estados-Membros de certos tipos de tabaco para uso oral. A Diretiva 2001/37/CE reafirmou esta proibição. O artigo 151.º do Ato de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia concede à Suécia uma derrogação à proibição. A proibição da venda de tabaco para uso oral deverá ser mantida de modo a impedir a comercialização na União (exceto na Suécia) de um produto que cria dependência e tem efeitos adversos para a saúde. No que se refere a outros produtos do tabaco sem combustão que não são produzidos para o mercado de massa, disposições rigorosas sobre rotulagem e certas disposições em matéria de ingredientes são consideradas suficientes para conter a sua expansão no mercado para além da sua utilização tradicional.
- (33) As vendas à distância transfronteiriças de produtos do tabaco podem facilitar o acesso a produtos do tabaco que não sejam conformes com a presente diretiva. Além disso, há também um maior risco de acesso dos jovens a produtos do tabaco. Por conseguinte, há um risco de debilitar a legislação de controlo do tabaco. Os Estados-Membros deverão, portanto, poder proibir as vendas à distância transfronteiriças. Caso as vendas à distância transfronteiriças não sejam proibidas, as regras comuns para o registo dos estabelecimentos retalhistas que praticam tais vendas são adequadas para assegurar a eficácia da presente diretiva. Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia (TUE), os Estados-Membros deverão cooperar entre si para facilitar a aplicação da presente diretiva, em especial no que respeita às medidas que tomarem para as vendas à distância transfronteiriças de produtos do tabaco.
- (34) Todos os produtos do tabaco têm o potencial de causar mortalidade, morbilidade e invalidez. Desse modo, deverá ser regulamentado o seu fabrico, distribuição e consumo. Por conseguinte, é importante monitorizar os desenvolvimentos no domínio dos novos produtos do tabaco. Os fabricantes e importadores deverão ficar obrigados a notificar novos produtos do tabaco, sem prejuízo da competência dos Estados-Membros de proibir ou autorizar esses novos produtos do tabaco.
- (35) A fim de assegurar condições equitativas de concorrência, os novos produtos do tabaco, que são produtos do tabaco tal como definidos na presente diretiva, deverão preencher os requisitos nela previstos.
- (36) Os cigarros eletrónicos e as recargas deverão ser regulamentados pela presente diretiva, a menos que, devido à sua apresentação ou função, estejam abrangidos pelo âmbito da Diretiva 2001/83/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ ou da Diretiva 93/42/CEE do Conselho ⁽³⁾. Há entre Estados-Membros divergências na legislação e nas práticas no que diz respeito a esses produtos, inclusive em matéria de requisitos de segurança, pelo que é necessária uma ação a nível da União para melhorar o bom funcionamento do mercado interno. A regulamentação destes produtos deverá ter em conta um elevado nível de proteção da saúde pública. A fim de permitir que os Estados-Membros exerçam as suas funções de fiscalização e controlo, os fabricantes e os importadores de cigarros eletrónicos e suas recargas deverão ser obrigados a notificar os produtos pertinentes antes de os comercializarem.
- (37) Os Estados-Membros deverão assegurar que os cigarros eletrónicos e as recargas cumprem os requisitos da presente diretiva. Caso o fabricante do produto pertinente não esteja estabelecido na União, as responsabilidades quanto à conformidade desses produtos com a presente diretiva deverão caber ao importador desse produto.
- (38) Apenas deverá ser permitida a comercialização ao abrigo da presente diretiva de líquidos que contêm nicotina caso o teor de nicotina não exceda 20 mg/ml. Esse teor permite uma libertação de nicotina que é comparável à dose de nicotina permitida libertada por um cigarro normalizado durante o tempo necessário para o fumar. A fim de limitar os riscos associados à nicotina, deverão ser estabelecidos tamanhos máximos para as recargas, os reservatórios e os cartuchos.
- (39) Apenas deverá ser permitida a comercialização ao abrigo da presente diretiva de cigarros eletrónicos que libertem doses de nicotina em níveis consistentes. A libertação de nicotina em níveis consistentes em condições normais de uso é necessária por razões de proteção da saúde, de segurança e de qualidade, designadamente a fim de evitar o consumo accidental de doses elevadas.
- (40) Os cigarros eletrónicos e as recargas podem constituir um risco para a saúde quando manuseados por crianças. Por conseguinte, é necessário assegurar que esses produtos sejam seguros para crianças e invioláveis, incluindo através da rotulagem, fechos de segurança e mecanismos de abertura à prova de crianças.

⁽¹⁾ Diretiva 89/622/CEE do Conselho, de 13 de novembro de 1989, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros em matéria de rotulagem dos produtos do tabaco, assim como de proibição de colocação no mercado de determinados produtos do tabaco destinados a uso oral (JO L 359 de 8.12.1989, p. 1).

⁽²⁾ Diretiva 2001/83/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de novembro de 2001, que estabelece um código comunitário relativo aos medicamentos para uso humano (JO L 311 de 28.11.2001, p. 67).

⁽³⁾ Diretiva 93/42/CEE do Conselho, de 14 de junho de 1993, relativa aos dispositivos médicos (JO L 169 de 12.7.1993, p. 1).

- (41) Atendendo a que a nicotina é uma substância tóxica e considerando os potenciais riscos para a saúde e a segurança, mesmo para as pessoas a quem não se destina o produto, os líquidos que contêm nicotina apenas deverão ser comercializados em cigarros eletrónicos ou em recargas que satisfaçam certos requisitos de segurança e qualidade. Importa assegurar que os cigarros eletrónicos sejam inquebráveis e à prova de derrame durante a utilização e o enchimento.
- (42) Os rótulos e as embalagens destes produtos deverão ostentar informações apropriadas e suficientes sobre a sua utilização segura, a fim de proteger a saúde e segurança humanas, deverão exibir advertências de saúde adequadas e não deverão incluir elementos ou características suscetíveis de induzir em erro.
- (43) As disparidades entre as leis e práticas nacionais sobre publicidade e patrocínio relativamente a cigarros eletrónicos constituem um entrave à livre circulação de mercadorias e a liberdade de prestação de serviços e criam um risco apreciável de distorção da concorrência. Na falta de ação adicional a nível da União, essas disparidades poderão vir a aumentar nos próximos anos, tendo igualmente em conta o crescente mercado de cigarros eletrónicos e recargas. É, portanto, necessário aproximar as disposições nacionais sobre publicidade e patrocínio desses produtos, tomando como base um elevado nível de proteção da saúde humana. Os cigarros eletrónicos podem conduzir à dependência da nicotina e, em última instância, ao consumo de tabaco tradicional, pois mimetizam e tornam normal o ato de fumar. Por esta razão, é apropriado seguir uma abordagem restritiva para a publicidade dos cigarros eletrónicos e recargas.
- (44) A fim de exercerem as suas funções reguladoras, a Comissão e os Estados-Membros necessitam de dispor de informações circunstanciadas sobre a evolução do mercado de cigarros eletrónicos e recargas. Para o efeito, os fabricantes e importadores destes produtos deverão ter a obrigação de comunicar os volumes de vendas, as preferências dos vários grupos de consumidores e o modo de vendas. Deverá assegurar-se a disponibilização desta informação ao público em geral, tendo em devida conta a necessidade de proteção do sigilo comercial.
- (45) A fim de assegurar a adequada fiscalização do mercado pelos Estados-Membros, é necessário que os fabricantes, importadores e distribuidores operem um sistema adequado para monitorizar e registar suspeitas de efeitos adversos e informem as autoridades competentes desses efeitos de modo a que possam ser tomadas as medidas apropriadas. Justifica-se prever uma cláusula de salvaguarda que permita aos Estados-Membros tomar medidas para obviar a riscos graves para a saúde pública.
- (46) No contexto de um mercado emergente para os cigarros eletrónicos, é possível que, sendo embora conformes com a presente diretiva, cigarros eletrónicos ou recargas específicos, ou tipos de cigarros eletrónicos ou recargas, comercializados constituam um risco imprevisto para a saúde humana. Por conseguinte, é conveniente prever um procedimento para fazer face a tal risco, que deverá incluir a possibilidade de os Estados-Membros tomarem as medidas provisórias apropriadas. Essas medidas provisórias apropriadas poderão incluir a proibição de comercializar cigarros eletrónicos ou recargas específicos, ou tipos de cigarros eletrónicos ou recargas. Neste contexto, a Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados para proibir a comercialização de cigarros eletrónicos ou recargas específicos, ou tipos de cigarros eletrónicos ou recargas. A Comissão deverá ficar a tal habilitada quando pelo menos três Estados-Membros tiverem proibido os produtos em causa por motivos devidamente justificados e for necessário tornar essa proibição extensiva a todos os Estados-Membros a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno para os produtos conformes com a presente diretiva mas que não apresentem os mesmos riscos para a saúde. A Comissão deverá apresentar um relatório sobre os riscos potenciais dos cigarros eletrónicos recarregáveis até 20 de maio de 2016.
- (47) A presente diretiva não harmoniza todos os aspetos dos cigarros eletrónicos ou das recargas. Por exemplo, a responsabilidade da adoção das regras relativas aos aromas continua a pertencer aos Estados-Membros. Poderá ser útil para os Estados-Membros considerarem permitir a comercialização de produtos aromatizados. Para o efeito, deverão ter em conta o potencial atrativo desses produtos para os jovens e os não fumadores. As proibições desses produtos aromatizados terão de ser justificadas e notificadas nos termos da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade de informação (JO L 204 de 21.7.1998, p. 37).

- (48) Além disso, a presente diretiva não harmoniza regras sobre ambientes sem fumo de tabaco, sobre regimes nacionais de vendas ou publicidade nacional, ou sobre a utilização de marcas de tabaco em produtos ou serviços não relacionados com o tabaco («brand-stretching»), nem introduz limites de idade para os cigarros eletrónicos ou recargas. Em todo o caso, a apresentação e a publicidade desses produtos não deverão conduzir à promoção do consumo de tabaco ou criar confusão com produtos do tabaco. Cabe aos Estados-Membros regulamentar tais matérias na sua jurisdição, e nesse sentido são incentivados a fazê-lo.
- (49) A regulamentação dos produtos à base de plantas para fumar varia entre os Estados-Membros, sendo estes produtos vistos frequentemente como inócuos ou menos nocivos, não obstante os riscos para a saúde causados pela sua combustão. Em muitos casos, os consumidores não sabem o teor desses produtos. A fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e melhorar a informação proporcionada aos consumidores, deverão ser introduzidas a nível da União regras comuns de rotulagem e comunicação de ingredientes para esses produtos.
- (50) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva deverão ser conferidas competências de execução à Comissão no que se refere ao estabelecimento e atualização de uma lista prioritária de aditivos para efeitos de comunicação reforçada, ao estabelecimento e atualização do formato para a comunicação de ingredientes e a divulgação desses ingredientes, à determinação se um produto do tabaco tem um aroma distintivo ou níveis acrescidos de toxicidade, criação de dependência ou propriedades CMR, à metodologia para determinar se um produto do tabaco tem um aroma distintivo, aos procedimentos para a criação e funcionamento de um painel consultivo independente para determinar se um produto do tabaco tem um aroma distintivo, à colocação exata das advertências de saúde nas bolsas de tabaco de enrolar, às especificações para a conceção, configuração e formato das advertências de saúde combinadas, às normas técnicas para a criação e o funcionamento do sistema de localização e seguimento, para assegurar a compatibilidade dos sistemas de identificadores únicos e de elementos de segurança, bem como ao estabelecimento de um formato comum para a notificação de cigarros eletrónicos e recargas, e de normas técnicas para os mecanismos de recarga desses produtos. Essas competências de execução deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (51) A fim de assegurar que a presente diretiva está plenamente operacional e de a adaptar à evolução técnica, científica e internacional nos domínios do fabrico, consumo e regulamentação do tabaco, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à adoção e à adaptação dos níveis máximos de emissão e dos métodos de medição dessas emissões, à fixação de níveis máximos dos aditivos de que resultam aromas distintivos ou que aumentam a toxicidade ou o potencial de criação de dependência, à retirada de certas isenções concedidas a produtos do tabaco que não sejam cigarros e tabaco de enrolar, à adaptação das advertências de saúde, à criação e adaptação da galeria de imagens, à definição dos elementos essenciais dos contratos de conservação de dados a celebrar para efeitos do sistema de localização e seguimento, e à extensão a toda a União das medidas adotadas pelos Estados-Membros relativas a cigarros eletrónicos e recargas específicos ou a tipos de cigarros eletrónicos e recargas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (52) A Comissão deverá monitorizar a evolução da aplicação e do impacto da presente diretiva e apresentar um relatório até 21 de maio de 2021 e, posteriormente, sempre que necessário, a fim de avaliar se são necessárias alterações à mesma. O relatório deverá incluir informações sobre as superfícies das embalagens individuais de produtos do tabaco que não são regidos pela presente diretiva, a evolução do mercado em relação a novos produtos do tabaco, a evolução do mercado que corresponda a uma alteração substancial das circunstâncias, a evolução do mercado relativamente aos cigarros «slim», ao tabaco para cachimbo de água e aos cigarros eletrónicos e recargas e a perceção que os consumidores têm destes produtos.

A Comissão deverá preparar um relatório sobre a viabilidade, benefícios e impacto de um sistema europeu de regulamentação dos ingredientes dos produtos do tabaco, incluindo a viabilidade e benefícios do estabelecimento

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

de uma lista a nível da União dos ingredientes que podem ser usados ou contidos ou adicionados aos produtos do tabaco (a chamada «lista positiva»). Ao preparar esse relatório, a Comissão deverá avaliar, entre outros elementos, as provas científicas dos efeitos tóxicos e geradores de dependência dos ingredientes.

- (53) Os produtos do tabaco e produtos afins que forem conformes com a presente diretiva deverão beneficiar da livre circulação de mercadorias. Contudo, tendo em conta os diversos graus de harmonização alcançados pela presente diretiva, os Estados-Membros deverão manter, sob certas condições, o poder de impor novos requisitos em certos aspetos, a fim de proteger a saúde pública. É o caso no que respeita à apresentação e embalagem, incluindo as cores, de produtos do tabaco, com exceção das advertências de saúde, para as quais a presente diretiva estabelece um primeiro conjunto de regras básicas comuns. Deste modo, os Estados-Membros poderão, por exemplo, introduzir disposições que permitam uma normalização adicional das embalagens dos produtos do tabaco, desde que essas disposições sejam compatíveis com o TFUE e com as obrigações no âmbito da OMC e não afetem a plena aplicação da presente diretiva.
- (54) Além disso, para ter em conta a eventual evolução do mercado, os Estados-Membros deverão também poder proibir uma determinada categoria de produtos do tabaco ou produtos afins, por motivos relacionados com a situação específica no Estado-Membro em questão e desde que as ditas disposições se justifiquem pela necessidade de proteger a saúde pública, tendo em conta o elevado nível de proteção alcançado com a presente diretiva. Os Estados-Membros deverão notificar essas disposições nacionais mais rigorosas à Comissão.
- (55) Os Estados-Membros deverão continuar a dispor da faculdade de manter ou introduzir legislação nacional aplicável a todos os produtos comercializados nos respetivos mercados nacionais em aspetos não regulados pela presente diretiva, desde que essa legislação seja compatível com o TFUE e não comprometa a plena aplicação da presente diretiva. Assim, e nessas condições, os Estados-Membros poderão, nomeadamente, regular ou proibir artigos diversos utilizados para os produtos do tabaco (incluindo os cachimbos de água) e produtos à base de plantas para fumar, bem como regular ou proibir produtos de aparência similar aos produtos do tabaco ou produtos afins. As regulamentações técnicas nacionais deverão ser objeto de notificação prévia nos termos da Diretiva 98/34/CE.
- (56) Os Estados-Membros deverão assegurar que os dados pessoais só sejam tratados no respeito das regras e garantias previstas na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (57) A diretiva não prejudica a legislação da União que regula a utilização e a rotulagem de organismos geneticamente modificados.
- (58) Em conformidade com a Declaração Política Conjunta de 28 de setembro de 2011 dos Estados-Membros e da Comissão ⁽²⁾, sobre os documentos explicativos, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar, nos casos em que tal se justifique, a notificação das suas medidas de transposição por um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos de transposição para o direito nacional. No que respeita à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
- (59) A presente diretiva não altera a obrigação de respeitar os direitos fundamentais e os princípios jurídicos fundamentais consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Vários direitos fundamentais são afetados pela presente diretiva. Por conseguinte, é necessário assegurar que as obrigações impostas aos fabricantes, importadores e distribuidores de produtos do tabaco e produtos afins não só garantem um elevado nível de proteção da saúde e dos consumidores, como também protegem todos os outros direitos fundamentais e são proporcionadas no que respeita ao bom funcionamento do mercado interno. A aplicação da presente diretiva deverá respeitar o direito da União e as obrigações internacionais pertinentes.
- (60) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, aproximar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita ao fabrico, apresentação e venda de produtos do tabaco e produtos afins, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em

⁽¹⁾ Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽²⁾ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do TUE. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva tem por objetivo a aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes:

- a) Aos ingredientes e emissões dos produtos do tabaco e às obrigações de comunicação relacionadas, incluindo os níveis máximos de emissão de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono dos cigarros;
- b) A certos aspetos da rotulagem e embalagem de produtos do tabaco, incluindo as advertências de saúde a figurar nas embalagens individuais de produtos do tabaco e qualquer embalagem exterior, bem como aos elementos de rastreabilidade e de segurança que são aplicados aos produtos do tabaco a fim de garantir a sua conformidade com a presente diretiva;
- c) À proibição de comercializar tabaco para uso oral;
- d) Às vendas à distância transfronteiriças de produtos do tabaco;
- e) À obrigação de notificação de novos produtos do tabaco;
- f) À comercialização e rotulagem de certos produtos relacionados com produtos do tabaco, nomeadamente cigarros eletrónicos e recargas e produtos à base de plantas para fumar;

para facilitar o bom funcionamento do mercado interno dos produtos do tabaco e produtos afins, tendo por base um elevado nível de proteção da saúde humana, especialmente dos jovens, e cumprir as obrigações da União decorrentes da Convenção-Quadro da OMS para a Luta Antitabaco (CQLAT).

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Tabaco», as folhas e outras partes naturais, transformadas ou não transformadas, da planta do tabaco, incluindo tabaco expandido e reconstituído;
- 2) «Tabaco para cachimbo», tabaco que pode ser consumido através de um processo de combustão e destinado exclusivamente para ser utilizado num cachimbo;
- 3) «Tabaco de enrolar», tabaco que pode ser utilizado para fazer cigarros pelos consumidores ou pelos estabelecimentos retalhistas;
- 4) «Produtos do tabaco», produtos que podem ser consumidos e que são constituídos, mesmo que parcialmente, por tabaco, geneticamente modificado ou não;
- 5) «Produto do tabaco sem combustão», um produto do tabaco que não envolve um processo de combustão, incluindo tabaco de mascar, rapé e tabaco para uso oral;
- 6) «Tabaco de mascar», um produto do tabaco sem combustão destinado exclusivamente para ser mascado;
- 7) «Rapé», um produto do tabaco sem combustão que pode ser consumido por via nasal;
- 8) «Tabaco para uso oral», todos os produtos do tabaco para uso oral, com exceção dos destinados a ser inalados ou mascados, constituídos total ou parcialmente por tabaco, sob a forma de pó ou de partículas finas ou qualquer combinação destas formas, nomeadamente os que se apresentam em doses individuais ou pacotes porosos;
- 9) «Produtos do tabaco para fumar», um produto do tabaco exceto os produtos do tabaco sem combustão;

- 10) «Cigarro», um rolo de tabaco que pode ser consumido através de um processo de combustão e definido em mais pormenor no artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2011/64/UE ⁽¹⁾;
- 11) «Charuto», um rolo de tabaco que pode ser consumido através de um processo de combustão e definido em mais pormenor no artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2011/64/UE;
- 12) «Cigarrilha», um tipo de charuto pequeno definido em mais pormenor no artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2007/74/CE do Conselho ⁽²⁾;
- 13) «Tabaco para cachimbo de água», um produto do tabaco que pode ser consumido através de cachimbo de água (narguilé). Para efeitos da presente diretiva, considera-se que o tabaco para cachimbo de água é um produto do tabaco para fumar. Se um produto for utilizável tanto em cachimbos de água como tabaco de enrolar, considera-se que é tabaco de enrolar;
- 14) «Novo produto do tabaco», um produto do tabaco que:
 - a) Não pertence a nenhuma das seguintes categorias: cigarros, tabaco de enrolar, tabaco para cachimbo, tabaco para cachimbo de água, charutos, cigarrilhas, tabaco de mascar, rapé ou tabaco para uso oral; e
 - b) É comercializado após 19 de maio de 2014;
- 15) «Produto à base de plantas para fumar», um produto à base de plantas, ervas aromáticas ou frutos que não contém tabaco e pode ser consumido através de um processo de combustão;
- 16) «Cigarro eletrónico», um produto que pode ser utilizado para consumir vapor que contém nicotina, por meio de boquilha, ou qualquer componente desse produto, incluindo um cartucho, um reservatório e o dispositivo sem cartucho ou reservatório; os cigarros eletrónicos podem ser descartáveis ou recarregáveis através de uma recarga e de um reservatório, ou recarregados por cartucho não reutilizável;
- 17) «Recarga», um recipiente com líquido que contém nicotina, que pode ser utilizado para recarregar um cigarro eletrónico;
- 18) «Ingrediente», tabaco, um aditivo, bem como qualquer substância ou elemento presente num produto do tabaco acabado ou num produto afim, incluindo papel, filtro, tintas, cápsulas e adesivos;
- 19) «Nicotina», os alcaloides nicotínicos;
- 20) «Alcatrão», o condensado de fumo bruto anidro e isento de nicotina;
- 21) «Emissões», substâncias que são libertadas quando um produto do tabaco ou produto afim é consumido de acordo com os fins previstos, como as substâncias contidas no fumo ou as substâncias libertadas durante o processo de utilização de produtos do tabaco sem combustão;
- 22) «Nível máximo» ou «nível máximo de emissão», o teor ou a emissão máximos, incluindo um valor igual a zero, de uma substância num produto do tabaco, medidos em miligramas;
- 23) «Aditivo», uma substância, com exceção do tabaco, que é adicionada a um produto do tabaco, a uma embalagem individual ou a qualquer embalagem exterior;
- 24) «Aromatizante», um aditivo que transmite um odor e/ou um sabor;
- 25) «Aroma distintivo», um odor ou sabor claramente perceptível que não seja de tabaco, resultante de um aditivo ou de uma combinação de aditivos incluindo, mas não se limitando a fruta, especiarias, ervas aromáticas, álcool, rebuçados, mentol ou baunilha, e que é constatável antes ou durante o consumo do produto do tabaco;
- 26) «Potencial de criar dependência», o potencial farmacológico de uma substância de criar dependência, um estado que afeta a capacidade de um indivíduo controlar o seu comportamento, habitualmente por oferecer um efeito de recompensa ou um alívio dos sintomas de privação, ou ambos;

⁽¹⁾ Diretiva 2011/64/UE do Conselho, de 21 de junho de 2011, relativa à estrutura e taxas dos impostos especiais sobre o consumo de tabacos manufaturados (JO L 176 de 5.7.2011, p. 24).

⁽²⁾ Diretiva 2007/74/CE do Conselho, de 20 de dezembro de 2007, relativa à isenção do imposto sobre o valor acrescentado e dos impostos especiais de consumo cobrados sobre as mercadorias importadas por viajantes provenientes de países terceiros (JO L 346 de 29.12.2007, p. 6).

- 27) «Toxicidade», o grau em que uma substância pode causar efeitos nocivos ao organismo humano, incluindo efeitos que se verificam a longo prazo, habitualmente por consumo ou exposição repetida ou contínua;
- 28) «Alteração substancial das circunstâncias», um aumento dos volumes de vendas por categoria de produto de pelo menos 10 %, em pelo menos cinco Estados-Membros, apurado com base em dados de vendas transmitidos nos termos do artigo 5.º, n.º 8, ou um aumento da prevalência de uso no grupo de consumidores com menos de 25 anos de idade, de pelo menos cinco pontos percentuais em pelo menos cinco Estados-Membros para a respetiva categoria de produtos, apurado com base no relatório especial Eurobarómetro 385 de maio de 2012 ou em estudos de prevalência equivalentes; em todo o caso, considera-se que uma alteração substancial das circunstâncias não ocorreu se o volume de vendas da categoria de produtos a nível retalhista não exceder 2,5 % do total das vendas de produtos do tabaco a nível da União;
- 29) «Embalagem exterior», qualquer embalagem na qual os produtos do tabaco ou produtos afins sejam colocados no mercado e que inclui uma embalagem individual ou um conjunto de embalagens individuais; os invólucros transparentes não são considerados embalagem exterior;
- 30) «Embalagem individual», a embalagem individual mais pequena de um produto do tabaco ou produto afim que é colocado no mercado;
- 31) «Bolsa», uma embalagem de tabaco de enrolar, quer em forma de bolsa retangular com aba que cobre a abertura, quer em forma de bolsa de fundo plano;
- 32) «Advertência de saúde», uma advertência sobre os efeitos adversos de um produto na saúde humana ou outras consequências indesejadas do seu consumo, incluindo as advertências em texto, as advertências de saúde combinadas, as advertências gerais e as mensagens informativas, tal como previsto na presente diretiva;
- 33) «Advertência de saúde combinada», uma advertência de saúde prevista na presente diretiva e que consiste numa combinação de uma advertência em texto e da fotografia ou ilustração correspondente, tal como previsto na presente diretiva;
- 34) «Vendas à distância transfronteiriças», as vendas à distância a consumidores nas quais, no momento em que encomenda o produto a um estabelecimento retalhista, o consumidor se encontra num Estado-Membro que não o Estado-Membro ou o país terceiro em que está estabelecido o estabelecimento retalhista; considera-se que o estabelecimento retalhista está estabelecido num Estado-Membro:
- a) No caso de uma pessoa singular — se esta tiver o seu local de atividade comercial nesse Estado-Membro;
 - b) Nos restantes casos — se o estabelecimento retalhista tiver a sua sede social, a sua administração central ou o seu local de atividade comercial, incluindo uma sucursal, agência ou qualquer outro estabelecimento, nesse Estado-Membro;
- 35) «Consumidor», uma pessoa singular que atue com fins que não se incluam no âmbito da sua atividade comercial, industrial, artesanal ou profissional;
- 36) «Sistema de verificação da idade», um sistema informático que confirma inequívoca e eletronicamente a idade do consumidor de acordo com os requisitos nacionais;
- 37) «Fabricante», a pessoa singular ou coletiva que fabrique um produto ou o faça conceber ou fabricar, e o comercialize em seu nome ou sob a sua marca comercial;
- 38) «Importação de produtos do tabaco ou produtos afins», a entrada destes produtos no território da União, exceto se os produtos forem colocados sob um procedimento ou regime aduaneiro suspensivo aquando da sua entrada na União, bem como a sua saída de um procedimento ou regime aduaneiro suspensivo;

- 39) «Importador de produtos do tabaco ou produtos afins», o proprietário ou a pessoa que goza do direito de dispor dos produtos do tabaco e dos produtos afins que foram introduzidos no território da União;
- 40) «Comercialização», a disponibilização de produtos, independentemente do seu local de fabrico, aos consumidores localizados na União, com ou sem pagamento, inclusive através de vendas à distância; no caso de vendas à distância transfronteiriças, considera-se que o produto é comercializado no Estado-Membro onde se encontra o consumidor;
- 41) «Estabelecimento retalhista», qualquer estabelecimento onde sejam comercializados produtos do tabaco, inclusive por uma pessoa singular.

TÍTULO II

PRODUTOS DO TABACO

CAPÍTULO I

Ingredientes e emissões

Artigo 3.º

Níveis máximos de emissão de alcatrão, nicotina, monóxido de carbono e outras substâncias

1. Os níveis de emissão dos cigarros comercializados ou fabricados nos Estados-Membros («níveis máximos de emissão») não podem ser superiores a:
- a) 10 mg de alcatrão por cigarro;
 - b) 1 mg de nicotina por cigarro;
 - c) 10 mg de monóxido de carbono por cigarro.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para reduzir os níveis máximos de emissão fixados no n.º 1, se tal for necessário com base em normas acordadas internacionalmente.
3. Os Estados-Membros notificam à Comissão os níveis máximos de emissão que fixarem para emissões dos cigarros, com exceção das emissões referidas no n.º 1, e para emissões de produtos do tabaco que não sejam os cigarros.
4. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de integrar no direito da União as normas acordadas pelas partes na CQLAT ou pela OMS relativas aos níveis máximos de emissão para emissões dos cigarros, que não sejam as emissões referidas no n.º 1, e para emissões de produtos do tabaco que não sejam os cigarros.

Artigo 4.º

Métodos de medição

1. As emissões de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono dos cigarros são medidas segundo a norma ISO 4387 para o alcatrão, a norma ISO 10315 para a nicotina e a norma ISO 8454 para o monóxido de carbono.

A exatidão das medições relativas ao alcatrão, à nicotina e ao monóxido de carbono é determinada segundo a norma ISO 8243.

2. As medições referidas no n.º 1 são verificadas por laboratórios aprovados e monitorizados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

Esses laboratórios não podem ser detidos nem controlados, direta ou indiretamente, pela indústria tabaqueira.

Os Estados-Membros comunicam à Comissão a lista de laboratórios aprovados, especificando os critérios utilizados para a aprovação e os meios de monitorização postos em prática, e atualizam essa lista sempre que haja alterações. A Comissão divulga publicamente essas listas de laboratórios aprovados.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para adaptar os métodos de medição das emissões de alcatrão, nicotina e monóxido de carbono, se tal for necessário, com base no desenvolvimento científico ou nas normas acordadas internacionalmente.

4. Os Estados-Membros notificam à Comissão quaisquer métodos de medição que usem para emissões dos cigarros, que não sejam as emissões referidas no n.º 3, e para emissões de produtos do tabaco que não sejam os cigarros.
5. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de integrar no direito da União as normas acordadas pelas partes na CQLAT ou pela OMS relativas aos métodos de medição.
6. Os Estados-Membros podem cobrar taxas proporcionadas aos fabricantes e importadores de produtos do tabaco pela verificação das medições referidas no n.º 1 do presente artigo.

Artigo 5.º

Comunicação de ingredientes e emissões

1. Os Estados-Membros exigem aos fabricantes e importadores de produtos do tabaco que apresentem às respetivas autoridades competentes as seguintes informações, por marca e por tipo:
 - a) Uma lista de todos os ingredientes, e respetivas quantidades, utilizados no fabrico dos produtos do tabaco, por ordem decrescente do peso de cada ingrediente incluído nos produtos do tabaco;
 - b) Os níveis de emissão referidos no artigo 3.º, n.ºs 1 e 4;
 - c) Caso existam, informações sobre outras emissões e os seus níveis.

Para os produtos já comercializados, essa informação deve ser prestada até 20 de novembro de 2016.

Os fabricantes ou importadores informam também as autoridades competentes dos Estados-Membros em questão se a composição de um produto for alterada de um modo que afete a informação prestada ao abrigo do presente artigo.

Para os produtos do tabaco novos ou modificados, a informação exigida ao abrigo do presente artigo deve ser apresentada antes da comercialização desses produtos.

2. A lista de ingredientes referida no n.º 1, alínea a), é acompanhada de uma declaração que exponha as razões da inclusão desses ingredientes nos produtos do tabaco em causa. Essa lista indica também o estatuto dos ingredientes, inclusive se estes foram registados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, bem como a respetiva classificação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.

3. A lista referida no n.º 1, alínea a), é igualmente acompanhada dos dados toxicológicos pertinentes sobre esses ingredientes, com ou sem combustão, conforme adequado, mencionando em especial os seus efeitos sobre a saúde dos consumidores, nomeadamente o risco de criação de dependência.

Além disso, para os cigarros e o tabaco de enrolar, o fabricante ou o importador apresenta um documento técnico com uma descrição geral dos aditivos usados e das suas propriedades.

Para substâncias que não o alcatrão, nicotina e monóxido de carbono e as emissões referidas no artigo 4.º, n.º 4, os fabricantes e importadores indicam os métodos de medição das emissões utilizados. Os Estados-Membros podem também exigir que os fabricantes ou importadores realizem estudos eventualmente impostos pelas autoridades competentes a fim de avaliar os efeitos dos ingredientes na saúde, tendo em conta nomeadamente o potencial de criar dependência e a toxicidade.

4. Os Estados-Membros asseguram que as informações apresentadas nos termos do n.º 1 do presente artigo e do artigo 6.º sejam disponibilizadas ao público num sítio web. Os Estados-Membros têm na devida consideração a necessidade de proteger o sigilo comercial quando disponibilizarem ao público essas informações. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e importadores, quando apresentarem informações em aplicação do n.º 1 do presente artigo e do artigo 6.º, especifiquem as que consideram constituir sigilo comercial.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição de substâncias químicas (REACH), que cria a Agência Europeia das Substâncias Químicas, que altera a Diretiva 1999/45/CE e revoga o Regulamento (CEE) n.º 793/93 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1488/94 da Comissão, bem como a Diretiva 76/769/CEE do Conselho e as Diretivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE da Comissão (JO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, que altera e revoga as Diretivas 67/548/CEE e 1999/45/CE, e altera o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 (JO L 353 de 31.12.2008, p. 1).

5. A Comissão define e, se necessário, atualiza, através de atos de execução, o formato para a apresentação e disponibilização ao público das informações referidas nos n.ºs 1 e 6 do presente artigo e no artigo 6.º. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

6. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e importadores apresentem estudos internos e externos de que disponham sobre o mercado e as preferências de vários grupos de consumidores, incluindo os jovens e os atuais fumadores, relativamente a ingredientes e emissões, bem como resumos de quaisquer estudos de mercado que levem a cabo ao lançar novos produtos. Os Estados-Membros exigem também que os fabricantes e importadores comuniquem os volumes de vendas por marca e por tipo, expresso em número de cigarros/cigarrilhas/charutos ou em quilogramas e por Estado-Membro, numa base anual a partir de 1 de janeiro de 2015. Os Estados-Membros apresentam outros dados de que disponham sobre o volume de vendas.

7. Todos os dados e informações a apresentar aos e pelos Estados-Membros ao abrigo do presente artigo e do artigo 6.º são comunicados em formato eletrónico. Os Estados-Membros conservam eletronicamente a informação e asseguram que a Comissão e outros Estados-Membros têm acesso a esta informação para efeitos de aplicação da presente diretiva. Os Estados-Membros e a Comissão asseguram que o sigilo comercial e outras informações confidenciais sejam tratados confidencialmente.

8. Os Estados-Membros podem cobrar taxas proporcionadas aos fabricantes e importadores de produtos do tabaco por receberem, conservarem, tratarem, analisarem e publicarem as informações apresentadas em aplicação do presente artigo.

Artigo 6.º

Lista prioritária de aditivos e obrigações reforçadas de comunicação

1. Para além das obrigações de comunicação previstas no artigo 5.º, estão sujeitos a obrigações reforçadas de comunicação certos aditivos contidos em cigarros e tabaco de enrolar que constam de uma lista prioritária. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam e posteriormente atualizem essa lista prioritária de aditivos. Essa lista contém aditivos:

- a) Para os quais existam indicações investigação ou regulamentação noutras áreas de competência que levem a crer que têm uma das propriedades referidas no n.º 2, alíneas a) a d), do presente artigo; e
- b) Que façam parte dos aditivos mais comumente utilizados, em termos de peso ou número, de acordo com a comunicação de ingredientes em aplicação dos n.ºs 1 e 3 do artigo 5.º.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º. A primeira lista de aditivos é adotada até 20 de maio de 2016 e deve conter pelo menos 15 aditivos.

2. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e os importadores dos cigarros e de tabaco para enrolar que contêm um aditivo que conste da lista prioritária prevista no n.º 1, efetuem estudos circunstanciados para examinar se cada um dos aditivos:

- a) Contribui para a toxicidade ou potencial de dependência dos produtos em causa, e se tem o efeito de aumentar a toxicidade ou potencial de dependência de qualquer dos produtos em causa, em grau significativo ou mensurável;
- b) Resulta num aroma característico;
- c) Facilita a inalação ou a absorção de nicotina; ou
- d) Resulta na formação de substâncias com propriedades CMR, as quantidades dessas substâncias, e se esse facto tem o efeito de aumentar as propriedades CMR de qualquer dos produtos em causa, em grau significativo ou mensurável.

3. Os estudos referidos têm em conta o fim a que se destinam os produtos em causa e examinam em especial as emissões resultantes do processo de combustão em que está envolvido o aditivo em causa. Os estudos examinam também a interação desse aditivo com outros ingredientes contidos nos produtos em causa. Os fabricantes ou importadores que utilizam o mesmo aditivo nos seus produtos do tabaco podem efetuar estudos conjuntos quando utilizem esse aditivo numa composição comparável do produto.

4. Os fabricantes ou importadores elaboram um relatório sobre os resultados de tais estudos. Esse relatório deve incluir um resumo e uma compilação circunstanciada da literatura científica disponível sobre esse aditivo e um resumo dos dados internos sobre os efeitos do aditivo.

Os fabricantes ou importadores apresentam esses relatórios à Comissão e uma cópia às autoridades competentes dos Estados-Membros em que são comercializados produtos do tabaco com esse aditivo no prazo de 18 meses após o aditivo em causa ter sido incluído na lista prioritária em aplicação do n.º 1. A Comissão e os Estados-Membros em questão também podem requerer aos fabricantes ou importadores informações suplementares sobre o aditivo em causa. Essas informações suplementares fazem parte do relatório.

A Comissão e os Estados-Membros em questão podem requerer que tais relatórios sejam objeto de revisão por um organismo científico independente, em especial no que respeita à exaustividade, metodologia e conclusões. As informações recebidas apoiam a Comissão e os Estados-Membros na tomada de decisões em aplicação do artigo 7.º. Os Estados-Membros e a Comissão podem cobrar taxas proporcionadas aos fabricantes e importadores de produtos do tabaco por essa revisão.

5. As pequenas e médias empresas, tal como definidas na Recomendação 2003/361/CE da Comissão ⁽¹⁾, ficam isentas das obrigações estabelecidas no presente artigo, se o relatório sobre o aditivo em questão for elaborado por outro fabricante ou importador.

Artigo 7.º

Regulamentação dos ingredientes

1. Os Estados-Membros proíbem a comercialização de produtos do tabaco com um aroma distintivo.

Os Estados-Membros não proíbem a utilização de aditivos essenciais para o fabrico de produtos do tabaco, por exemplo açúcar para substituir o açúcar perdido durante o processo de cura, desde que esses aditivos não resultem num produto com aroma distintivo e não aumentem em grau significativo ou mensurável a toxicidade, o potencial de criação de dependência ou as propriedades CMR dos produtos do tabaco.

Os Estados-Membros notificam à Comissão as medidas tomadas em cumprimento do presente número.

2. A Comissão, a pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, determina através de atos de execução se um produto do tabaco é abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 1. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

3. A Comissão adota atos de execução que estabelecem regras uniformes sobre os procedimentos para determinar se um produto do tabaco é abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 1. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

4. É criado um painel consultivo independente, a nível da União. Os Estados-Membros e a Comissão podem consultar este painel antes de tomarem medidas em aplicação dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. A Comissão adota atos de execução que estabelecem os procedimentos de criação e funcionamento deste painel.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

5. Quando o nível de teor ou concentração de certos aditivos ou a sua combinação tiverem como resultado proibições, em aplicação do n.º 1 do presente artigo, em pelo menos três Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para estabelecer níveis máximos de teor para aqueles aditivos ou combinação de aditivos que resultem no aroma distintivo.

6. Os Estados-Membros proíbem a comercialização de produtos do tabaco que contêm os seguintes aditivos:

- a) Vitaminas ou outros aditivos que criem a impressão de que um produto do tabaco possui benefícios para a saúde ou apresenta riscos reduzidos para a saúde;
- b) Cafeína ou taurina ou outros aditivos e compostos estimulantes associados à energia e à vitalidade;
- c) Aditivos que conferem cor às emissões;

⁽¹⁾ Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

- d) Para os produtos do tabaco para fumar, aditivos que facilitam a inalação ou a absorção de nicotina; e
- e) Aditivos que, na sua forma sem combustão, têm propriedades CMR.

7. Os Estados-Membros proíbem a comercialização de produtos do tabaco que contêm aromatizantes nos seus componentes tais como filtros, papéis, embalagens, cápsulas ou quaisquer características técnicas que permitam modificar o odor ou o sabor dos produtos do tabaco em causa ou a intensidade do seu fumo. Os filtros, os papéis e as cápsulas não contêm tabaco ou nicotina.

8. Os Estados-Membros asseguram que as disposições e condições estabelecidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 são aplicadas aos produtos do tabaco, conforme adequado.

9. Com base em dados científicos, os Estados-Membros proíbem a comercialização de produtos do tabaco que contêm aditivos em quantidades que aumentem em grau significativo ou mensurável o efeito tóxico ou de dependência de um produto do tabaco ou as suas propriedades CMR na fase do consumo.

Os Estados-Membros notificam à Comissão as medidas que tomarem em aplicação do presente número.

10. A Comissão determina a pedido de um Estado-Membro, ou pode determinar por sua própria iniciativa, através de um ato de execução, se um produto do tabaco é abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 9. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere artigo 25.º e baseiam-se nos dados científicos mais recentes.

11. Caso se demonstre que um aditivo ou uma quantidade do mesmo amplificam o efeito tóxico ou de dependência de um produto do tabaco, e caso daí resultem proibições, em aplicação do n.º 9 do presente artigo, em pelo menos três Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para estabelecer níveis máximos de teor para aqueles aditivos. Nesse caso, o nível máximo de teor é fixado no nível máximo menos elevado que conduziu a uma das proibições nacionais referidas no presente número.

12. Os produtos do tabaco que não sejam cigarros e tabaco de enrolar são isentos das proibições previstas nos n.ºs 1 e 7. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para retirar essa isenção numa determinada categoria de produtos caso se verifique uma alteração substancial das circunstâncias, tal como estabelecido num relatório da Comissão.

13. Os Estados-Membros e a Comissão podem cobrar taxas proporcionadas aos fabricantes e importadores de produtos do tabaco por avaliarem se um produto do tabaco tem um aroma distintivo, se são usados aditivos ou aromas proibidos e se um produto do tabaco contém aditivos em quantidades que aumentem em grau significativo e mensurável o efeito tóxico ou de dependência do produto do tabaco em causa ou as suas propriedades CMR.

14. No caso dos produtos do tabaco com um aroma distintivo cujos volumes de vendas em toda a União representem 3 % ou mais de uma determinada categoria de produto, o disposto no presente artigo é aplicável a partir de 20 de maio de 2020.

15. O presente artigo não se aplica ao tabaco para uso oral.

CAPÍTULO II

Rotulagem e embalagem

Artigo 8.º

Disposições gerais

1. Cada embalagem individual de produtos do tabaco e cada embalagem exterior ostenta as advertências de saúde previstas no presente capítulo na língua oficial ou línguas oficiais do Estado-Membro em que o produto é comercializado.
2. As advertências de saúde cobrem toda a superfície da embalagem individual ou embalagem exterior que lhe está reservada e não são de modo nenhum comentadas, parafraseadas ou referidas.
3. Os Estados-Membros asseguram que as advertências de saúde numa embalagem individual e em qualquer embalagem exterior sejam impressas de modo inamovível, indelével e perfeitamente visíveis, designadamente não sendo parcial ou integralmente dissimuladas ou separadas por selos fiscais, marcas de preço, elementos de segurança, invólucros, bolsas, carteiras, caixas ou outros elementos quando os produtos do tabaco são comercializados. Nas embalagens individuais de produtos do tabaco que não sejam cigarros e tabaco de enrolar em bolsas, as advertências de saúde podem ser afixadas por meios de autocolantes, desde que estes sejam inamovíveis. As advertências de saúde devem

permanecer intactas quando a embalagem individual for aberta, com exceção dos maços com aba macia articulada, caso em que a advertência de saúde pode ser dividida quando a embalagem for aberta, mas apenas de um modo que assegure a integridade gráfica e a visibilidade do texto, fotografias e informações de ajuda a deixar de fumar.

4. As advertências de saúde não dissimulam ou separam, de forma alguma, selos fiscais, marcas de preço, marcas de localização e seguimento ou elementos de segurança nas embalagens individuais.

5. As dimensões das advertências de saúde previstas nos artigos 9.º, 10.º, 11.º e 12.º são calculadas em relação à superfície em questão quando a embalagem está fechada.

6. As advertências de saúde são rodeadas de uma moldura negra com 1 mm de largura dentro da superfície reservada a essas advertências, com exceção das advertências de saúde em aplicação do artigo 11.º.

7. Quando adaptar uma advertência de saúde em aplicação do artigo 9.º, n.º 5, do artigo 10.º, n.º 3, e do artigo 12.º, n.º 3, a Comissão assegura que a mesma seja factual ou que os Estados-Membros tenham a opção de duas advertências, uma das quais seja factual.

8. As imagens de embalagens individuais e de qualquer embalagem exterior destinadas a consumidores na União para efeitos publicitários cumprem as disposições do presente capítulo.

Artigo 9.º

Advertências gerais e mensagens informativas nos produtos do tabaco para fumar

1. Cada embalagem individual e cada embalagem exterior de produtos do tabaco para fumar ostenta uma das seguintes advertências gerais:

«Fumar mata – deixe já»

ou

«Fumar mata»

Os Estados-Membros determinam qual das advertências gerais referidas no primeiro parágrafo deve ser usada.

2. Cada embalagem individual e cada embalagem exterior de produtos do tabaco para fumar ostenta a seguinte mensagem informativa:

«O fumo do tabaco contém mais de 70 substâncias causadoras de cancro»

3. Nos maços de cigarros e nas embalagens de tabaco de enrolar com forma paralelepípedica, a advertência geral figura na parte inferior de uma das superfícies laterais das embalagens individuais e a mensagem informativa figura na parte inferior da outra superfície lateral. Estas advertências de saúde têm uma largura não inferior a 20 mm.

Nos maços com forma de caixa com uma tampa articulada, em que as superfícies laterais se dividem em duas partes quando o maço é aberto, a advertência geral e a mensagem informativa figuram na sua totalidade nas maiores dessas superfícies que se dividem. A advertência geral figura também no lado de dentro da aba superior que fica visível quando o maço é aberto.

As superfícies laterais deste tipo de maço têm uma altura não inferior a 16 mm.

No caso do tabaco de enrolar comercializado em bolsas, a advertência geral e a mensagem informativa figuram nas superfícies que assegurem a visibilidade integral dessas advertências de saúde. Para o tabaco de enrolar contido em embalagens cilíndricas, a advertência geral figura na superfície exterior da tampa da embalagem e a mensagem informativa na superfície interior da tampa da embalagem.

Tanto a advertência geral como a mensagem informativa cobrem 50 % das superfícies em que são impressas.

4. A advertência geral e a mensagem informativa referidas nos n.ºs 1 e 2 são:
- a) Impressas em corpo negro Helvética sobre fundo branco; a fim de satisfazer requisitos de ordem linguística, os Estados-Membros podem determinar o tamanho da letra a utilizar, desde que o tamanho de letra especificado no respetivo direito assegure que o texto relevante ocupe o maior espaço possível da superfície reservada para essas advertências de saúde;
 - b) Colocadas no centro da superfície que lhes está reservada e, nas embalagens paralelepípedicas e em qualquer embalagem exterior, paralelas ao bordo lateral da embalagem individual ou da embalagem exterior.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de adaptar a redação da mensagem informativa prevista no n.º 2 à evolução científica e do mercado.
6. A Comissão determina, por meio de atos de execução, a posição exata da advertência geral e da mensagem informativa no tabaco de enrolar comercializado em bolsas, tendo em conta os seus diferentes formatos.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

Artigo 10.º

Advertências de saúde combinadas para produtos do tabaco para fumar

1. Cada embalagem individual e cada embalagem exterior de produtos do tabaco para fumar ostenta advertências de saúde combinadas. As advertências de saúde combinadas:
- a) Contêm uma das advertências em texto enumeradas no Anexo I e uma correspondente fotografia a cores especificada na biblioteca de imagens no Anexo II;
 - b) Incluem informações para deixar de fumar, tais como números de telefone, endereços de correio eletrónico e/ou sítios web destinados a informar os consumidores sobre os programas de apoio disponíveis para as pessoas que pretendem deixar de fumar;
 - c) Cobrem 65 % de ambas as faces externas dianteira e traseira da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior. As embalagens cilíndricas ostentam duas advertências de saúde combinadas, equidistantes entre si e cobrindo cada advertência de saúde 65 % da respetiva metade da superfície curva;
 - d) Apresentam a mesma advertência em texto e a correspondente fotografia a cores em ambos os lados da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior;
 - e) Figuram junto do bordo superior de uma embalagem individual e de qualquer embalagem exterior e são posicionadas na mesma direção que qualquer outra informação que figure nessa superfície da embalagem. Nos Estados-Membros em que os selos fiscais ou marcas nacionais de identificação usadas para efeitos fiscais continuam a ser obrigatórios podem ser aplicáveis isenções transitórias à obrigação de posicionamento das advertências de saúde combinadas, nos termos que se seguem:
 - i) nesses casos, se o selo fiscal ou a marca nacional de identificação usada para efeitos fiscais for afixado no bordo superior de uma embalagem individual feita de cartão, a advertência de saúde combinada que deve figurar na face traseira pode ser posicionada diretamente abaixo do selo fiscal ou da marca nacional de identificação,
 - ii) se a embalagem individual ser feita de material macio, os Estados-Membros podem permitir que seja reservada para o selo fiscal ou a marca nacional de identificação usada para efeitos fiscais uma superfície retangular com altura não superior a 13 mm entre o bordo superior da embalagem e o bordo superior das advertências de saúde combinadas.

As isenções referidas nas subalíneas i) e ii) são aplicáveis por um período de três anos a partir de 20 de maio de 2016. As marcas e logótipos não podem ser posicionados acima das advertências de saúde;

- f) São reproduzidas respeitando o formato, a configuração, a conceção e as proporções especificadas pela Comissão em aplicação do n.º 3;

g) No caso dos maços de cigarros, respeitam as seguintes dimensões:

- i) altura não inferior a 44 mm,
- ii) largura não inferior a 52 mm.

2. As advertências de saúde combinadas são agrupadas em três séries, conforme constam do Anexo II, sendo cada série utilizada num determinado ano e em rotação anual. Os Estados-Membros asseguram que cada advertência de saúde combinada disponível para utilização num determinado ano seja ostentada, na medida do possível, em igual número em cada marca de produtos do tabaco.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de:

- a) Adaptar as advertências em texto enumeradas no Anexo I da presente diretiva, tendo em conta a evolução científica e do mercado;
- b) Estabelecer e adaptar a biblioteca de imagens referida no n.º 1, alínea a), do presente artigo, tendo em conta a evolução científica e do mercado.

4. A Comissão define, por meio de atos de execução, as especificações técnicas para a configuração, conceção e formato das advertências de saúde combinadas, tendo em conta as diferentes formas das embalagens.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

Artigo 11.º

Rotulagem dos produtos do tabaco para fumar, com exceção dos cigarros, do tabaco de enrolar e do tabaco para cachimbo de água

1. Os Estados-Membros podem isentar os produtos do tabaco para fumar, com exceção dos cigarros, do tabaco de enrolar e do tabaco para cachimbo de água, da obrigação de ostentar a mensagem informativa prevista no artigo 9.º, n.º 2, e as advertências de saúde combinadas previstas no artigo 10.º. Nesse caso, e para além da advertência geral prevista no artigo 9.º, n.º 1, cada embalagem individual e cada embalagem exterior desses produtos ostenta uma das advertências em texto enumeradas no Anexo I. A advertência geral prevista no artigo 9.º, n.º 1, inclui uma referência aos serviços de apoio a deixar de fumar referidos no artigo 10.º, n.º 1, alínea b).

A advertência geral figura na superfície mais visível das embalagens individuais e de qualquer embalagem exterior.

Os Estados-Membros asseguram que cada advertência em texto seja ostentada, na medida do possível, em igual número em cada marca desses produtos. As advertências em texto figuram na superfície mais visível seguinte das embalagens individuais e de qualquer embalagem exterior.

Nas embalagens individuais com tampa articulada, a outra superfície mais visível seguinte é a que fica visível quando a embalagem é aberta.

2. A advertência geral referida no n.º 1 cobre 30 % da superfície relevante da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior. Esta proporção é elevada para 32 % nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 35 % nos Estados-Membros com mais de duas línguas oficiais.

3. A advertência em texto referida no n.º 1 cobre 40 % da superfície relevante da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior. Esta proporção é elevada para 45 % nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 50 % nos Estados-Membros com mais de duas línguas oficiais.

4. No caso de as advertências de saúde referidas no n.º 1 figurarem numa superfície superior a 150 cm², as advertências devem cobrir uma área de 45 cm². Essa área é elevada para 48 cm² nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 52,5 cm² nos Estados-Membros com mais de duas línguas oficiais.

5. As advertências de saúde referidas no n.º 1 cumprem os requisitos especificados no artigo 9.º, n.º 4. O texto das advertências de saúde é paralelo ao texto principal da superfície reservada para essas advertências.

As advertências de saúde são rodeadas de uma moldura negra de largura não inferior a 3 mm e não superior a 4 mm. Essa moldura figura fora da superfície reservada às advertências de saúde.

6. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para retirar a possibilidade de conceder isenções a qualquer das categorias de produtos referidas no n.º 1, caso se verifique uma alteração substancial das circunstâncias, estabelecida num relatório da Comissão, para essa categoria de produtos.

Artigo 12.º

Rotulagem de produtos do tabaco sem combustão

1. Cada embalagem individual e cada embalagem exterior de produtos do tabaco sem combustão ostenta a seguinte advertência de saúde:

«Este produto do tabaco prejudica a sua saúde e cria dependência.»

2. A advertência de saúde prevista no n.º 1 cumpre os requisitos especificados no artigo 9.º, n.º 4. O texto das advertências de saúde é paralelo ao texto principal na superfície reservada para essas advertências.

Além disso, a advertência:

- a) Figura nas duas maiores superfícies da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior;
 - b) Cobre 30 % das superfícies da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior. Esta percentagem é elevada para 32 % nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 35 % nos Estados-Membros com mais de duas línguas oficiais.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de adaptar a redação da advertência de saúde prevista no n.º 1 à evolução científica.

Artigo 13.º

Apresentação do produto

1. A rotulagem de uma embalagem individual e de qualquer embalagem exterior, bem como o próprio produto do tabaco, não incluem nenhum elemento ou característica que:

- a) Promova um produto do tabaco ou incentive o seu consumo criando uma impressão errónea quanto às suas características, efeitos na saúde, riscos ou emissões; os rótulos não incluem nenhuma informação sobre o teor de nicotina, alcatrão ou monóxido de carbono do produto do tabaco;
- b) Sugira que um determinado produto do tabaco é menos nocivo que outros ou visa reduzir o efeito de certos componentes nocivos do fumo ou que tem propriedades revitalizantes, energéticas, curativas, rejuvenescentes, naturais, biológicas ou outros benefícios para a saúde ou o estilo de vida;
- c) Se refira ao sabor, odor, qualquer aromatizante ou outros aditivos ou à sua ausência;
- d) Se assemelhe a um produto alimentar ou a um cosmético;
- e) Sugira que determinado produto do tabaco tem melhor biodegradabilidade ou outras vantagens ambientais.

2. As embalagens individuais e qualquer embalagem exterior não podem sugerir vantagens económicas por meio de cupões impressos, ofertas de descontos, livre distribuição, dois pelo preço de um, ou outras ofertas similares.

3. Os elementos e características que estão proibidos em aplicação dos n.ºs 1 e 2 podem incluir, mas não se limitam a textos, símbolos, designações, marcas comerciais, sinais figurativos ou outros.

*Artigo 14.º***Aparência e conteúdo das embalagens individuais**

1. As embalagens individuais de cigarros têm forma paralelepípedica. As embalagens individuais de tabaco de enrolar têm forma paralelepípedica ou cilíndrica, ou de bolsa. As embalagens individuais de cigarros contêm pelo menos 20 cigarros. As embalagens individuais de tabaco de enrolar contêm pelo menos 30 g de tabaco.
2. As embalagens individuais de cigarros podem ser de cartão ou material macio e não têm uma abertura que possa voltar a ser fechada ou selada depois de aberta pela primeira vez, com exceção da aba macia articulada e da caixa com tampa articulada. Para as embalagens com aba macia articulada e tampa articulada, a aba e a tampa são articuladas apenas na parte traseira da embalagem individual.

*Artigo 15.º***Rastreabilidade**

1. Os Estados-Membros asseguram que todas as embalagens individuais de produtos do tabaco sejam marcadas com um identificador único. Para garantir a integridade do identificador único, este é impresso ou afixado de modo inamovível, indelével, não sendo de forma alguma dissimulado ou separado, inclusive por selos fiscais ou marcas de preço, ou pela abertura da embalagem individual. No caso dos produtos do tabaco fabricados fora da União, as obrigações previstas no presente artigo aplicam-se apenas aos destinados ao mercado da União ou comercializados na União.
2. O identificador único permite determinar o seguinte:
 - a) A data e o local de fabrico;
 - b) A instalação de fabrico;
 - c) A máquina utilizada para fabricar os produtos do tabaco;
 - d) O turno de produção ou a hora de fabrico;
 - e) A descrição do produto;
 - f) O mercado a retalho visado;
 - g) A rota de expedição prevista;
 - h) Quando aplicável, o importador para a União;
 - i) A rota de expedição realmente percorrida desde o fabrico até ao primeiro estabelecimento retalhista, incluindo todos os armazéns utilizados, bem como a data de expedição, o destino da expedição, o ponto de partida e o destinatário;
 - j) A identidade de todos os compradores desde o fabrico até ao primeiro estabelecimento retalhista; e
 - k) A fatura, o número de encomenda e os registos de pagamento de todos os compradores desde o fabrico até ao primeiro estabelecimento retalhista.
3. As informações referidas no n.º 2, alíneas a), b), c), d), e), f), g) e, quando aplicável, alínea h) fazem parte do identificador único.
4. Os Estados-Membros asseguram que as informações referidas no n.º 2, alíneas i), j) e k) sejam eletronicamente acessíveis através de uma ligação ao identificador único.
5. Os Estados-Membros asseguram que todos os operadores económicos envolvidos no comércio de produtos do tabaco, desde o fabricante até ao último operador económico antes do primeiro estabelecimento retalhista, registem a entrada de todas as embalagens individuais em sua posse, bem como todos os movimentos intermediários e a saída definitiva das embalagens individuais da sua posse. Esta obrigação pode ser cumprida mediante marcação e registo da embalagem agregada, por exemplo pacotes, cartuchos ou paletes, desde que continue a ser possível localizar e seguir todas as embalagens individuais.

6. Os Estados-Membros asseguram que todas as pessoas singulares e coletivas envolvidas na cadeia de fornecimento de produtos do tabaco mantenham registos completos e exatos de todas as transações pertinentes.

7. Os Estados-Membros asseguram que os fabricantes de produtos do tabaco forneçam a todos os operadores económicos envolvidos no comércio de produtos do tabaco, desde o fabricante até ao último operador económico antes do primeiro estabelecimento retalhista, incluindo importadores, armazenistas e empresas de transporte, o equipamento necessário para o registo dos produtos do tabaco adquiridos, vendidos, armazenados, transportados ou manuseados de qualquer outra forma. Esse equipamento deve ser capaz de ler e transmitir os dados registados eletronicamente para uma instalação de conservação de dados, em aplicação do n.º 8.

8. Os Estados-Membros asseguram que os fabricantes e importadores de produtos do tabaco celebrem contratos de conservação de dados com um terceiro independente, com vista a albergar a instalação de conservação de dados para todos os dados pertinentes. A instalação de conservação de dados fica fisicamente localizada no território da União. A adequação do terceiro, nomeadamente a sua independência e as suas capacidades técnicas, bem como o contrato de conservação de dados, são aprovados pela Comissão.

As atividades do terceiro devem ser monitorizadas por um auditor externo que é proposto e pago pelo fabricante de tabaco e aprovado pela Comissão. O auditor externo apresenta um relatório anual às autoridades competentes e à Comissão, avaliando em especial todas as irregularidades em matéria de acesso.

Os Estados-Membros asseguram o pleno acesso da Comissão, das autoridades competentes dos Estados-Membros e do auditor externo às instalações de conservação de dados. Em casos devidamente justificados, a Comissão ou os Estados-Membros podem conceder aos fabricantes ou aos importadores o acesso aos dados conservados, desde que as informações comercialmente sensíveis permaneçam adequadamente protegidas, de acordo com o direito da União e nacional aplicável.

9. Os dados registados não podem ser modificados ou apagados por nenhum operador económico envolvido no comércio de produtos do tabaco.

10. Os Estados-Membros asseguram que os dados pessoais só sejam tratados em conformidade com as regras e salvaguardas previstas na Diretiva 95/46/CE.

11. A Comissão, por meio de atos de execução, determina:

- a) As normas técnicas para a criação e funcionamento do sistema de localização e seguimento previsto no presente artigo, incluindo a marcação com um identificador único, o registo, a transmissão, o tratamento e a conservação dos dados e o acesso aos dados conservados;
- b) As normas técnicas para assegurar que os sistemas utilizados para o identificador único e as funções conexas sejam plenamente compatíveis entre si em toda a União.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

12. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, para definir os elementos principais dos contratos de conservação de dados referidos no n.º 8 do presente artigo, tais como a sua duração, renovação, conhecimentos técnicos necessários ou confidencialidade, incluindo a monitorização e avaliação regulares desses contratos.

13. Os n.ºs 1 a 10 do presente artigo são aplicáveis aos cigarros e tabaco de enrolar a partir de 20 de maio de 2019 e aos produtos do tabaco que não sejam cigarros e tabaco de enrolar a partir de 20 de maio de 2024.

Artigo 16.º

Elemento de segurança

1. Além do identificador único referido no artigo 15.º, os Estados-Membros exigem que todas as embalagens individuais de produtos do tabaco comercializados ostentem um elemento de segurança inviolável, composto por elementos visíveis e invisíveis. O elemento de segurança é impresso ou afixado de modo inamovível, indelével e de forma alguma é dissimulado ou separado, inclusive por selos fiscais e marcas de preço ou outros elementos impostos por legislação.

Os Estados-Membros que impõem selos fiscais ou marcas nacionais de identificação usadas para efeitos fiscais podem autorizar a sua utilização como elemento de segurança desde que os selos fiscais ou marcas nacionais de identificação cumpram todas as normas e funções técnicas exigidas pelo presente artigo.

2. A Comissão define, por meio de atos de execução, as normas técnicas para o elemento de segurança e a sua eventual rotação e adapta-as à evolução científica, do mercado e técnica.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

3. O n.º 1 é aplicável aos cigarros e tabaco de enrolar a partir de 20 de maio de 2019 e aos produtos do tabaco que não sejam cigarros e tabaco de enrolar a partir de 20 de maio de 2024.

CAPÍTULO III

Tabaco para uso oral, vendas à distância transfronteiriças de produtos do tabaco e novos produtos do tabaco

Artigo 17.º

Tabaco para uso oral

Os Estados-Membros proíbem a comercialização de tabaco para uso oral, sem prejuízo do artigo 151.º do Ato de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia.

Artigo 18.º

Vendas à distância transfronteiriças de produtos do tabaco

1. Os Estados-Membros podem proibir as vendas à distância transfronteiriças de produtos do tabaco aos consumidores. Os Estados-Membros cooperam para impedir tais vendas. Os estabelecimentos retalhistas que pratiquem vendas à distância transfronteiriças produtos do tabaco não podem fornecer esses produtos aos consumidores dos Estados-Membros onde essas vendas sejam proibidas. Os Estados-Membros que não proíbam essas vendas exigem que os estabelecimentos retalhistas que pretendam praticar vendas à distância transfronteiriças a consumidores localizados na União se registem junto das autoridades competentes do Estado-Membro onde está estabelecido o estabelecimento retalhista e no Estado-Membro onde está localizado o consumidor real ou potencial. Os estabelecimentos retalhistas localizados fora da União são obrigados a registar-se junto das autoridades competentes do Estado-Membro onde está localizado o consumidor real ou potencial. Todos os estabelecimentos retalhistas que pretendam praticar vendas à distância transfronteiriças comunicam às autoridades competentes pelo menos as seguintes informações aquando do registo:

- a) O nome ou denominação social e o endereço permanente do local de atividade a partir do qual serão fornecidos os produtos do tabaco;
- b) A data de início da atividade de oferta de produtos do tabaco para venda à distância transfronteiriça aos consumidores, por meio de serviços da sociedade de informação, tal como definidos no artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE;
- c) O endereço do sítio ou sítios *web* utilizados para esse fim e todas as informações necessárias para identificar o sítio *web*.

2. As autoridades competentes dos Estados-Membros asseguram que os consumidores tenham acesso à lista de todos os estabelecimentos retalhistas nelas registados. Quando disponibilizarem essa lista, os Estados-Membros asseguram a conformidade com as regras e salvaguardas estabelecidas na Diretiva 95/46/CE. Os estabelecimentos retalhistas apenas podem começar a comercializar produtos do tabaco através de vendas à distância transfronteiriças quando tiverem recebido confirmação do seu registo junto da autoridade competente pertinente.

3. Os Estados-Membros de destino dos produtos do tabaco vendidos através de vendas à distância transfronteiriças podem exigir que o estabelecimento retalhista fornecedor nomeie uma pessoa singular como responsável por verificar, antes de os produtos do tabaco chegarem ao consumidor, que esses produtos são conformes com as disposições nacionais adotadas no Estado-Membro de destino por força da presente diretiva, se essa verificação for necessária para assegurar a conformidade e facilitar o cumprimento.

4. Os estabelecimentos retalhistas que pratiquem vendas à distância transfronteiriças devem operar um sistema de verificação da idade que, no momento da venda, verifique se o consumidor comprador cumpre o requisito da idade mínima imposto pelo direito nacional do Estado-Membro de destino. O estabelecimento retalhista ou a pessoa singular nomeada em aplicação do n.º 3 fornecem às autoridades competentes desse Estado-Membro uma descrição dos detalhes e do funcionamento do sistema de verificação de idade.

5. Os estabelecimentos retalhistas apenas podem tratar dados pessoais do consumidor nos termos da Diretiva 95/46/CE, não podendo esses dados ser divulgados ao fabricante dos produtos do tabaco nem às empresas que fazem parte do mesmo grupo de empresas nem a quaisquer terceiros. Os dados pessoais não podem ser utilizados nem transferidos para fins diferentes do ato de compra. Esta disposição também se aplica se o estabelecimento retalhista for parte integrante de um fabricante de produtos do tabaco.

Artigo 19.º

Notificação de novos produtos do tabaco

1. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e importadores de novos produtos do tabaco notifiquem às autoridades competentes dos Estados-Membros qualquer novo produto do tabaco que pretendam comercializar nos mercados nacionais em questão. A notificação é apresentada em formato eletrónico seis meses antes da comercialização em causa. A notificação é acompanhada por uma descrição pormenorizada do novo produto do tabaco em questão bem como pelas instruções de uso e as informações relativas a ingredientes e emissões, nos termos do artigo 5.º. Os fabricantes e importadores que notificam um novo produto do tabaco também fornecem às autoridades competentes:

- a) Estudos científicos de que disponham sobre toxicidade, potencial de criação de dependência e atratividade do novo produto do tabaco, nomeadamente no que se refere aos ingredientes e às emissões;
- b) Estudos e respetivos resumos e análises de mercado de que disponham sobre as preferências de vários grupos de consumidores, incluindo os jovens e atuais fumadores;
- c) Outras informações disponíveis e pertinentes, incluindo uma análise dos riscos/benefícios do produto, os seus efeitos esperados em termos da cessação do consumo de tabaco, os seus efeitos esperados em termos da iniciação do consumo de tabaco e previsões sobre a perceção dos consumidores.

2. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e importadores de novos produtos do tabaco comuniquem às respetivas autoridades competentes qualquer informação nova ou atualizada sobre os estudos, análises e outra informação referida no n.º 1, alíneas a) a c). Os Estados-Membros podem exigir que os fabricantes ou importadores de novos produtos do tabaco efetuem testes adicionais ou apresentem informações complementares. Os Estados-Membros facultam à Comissão todas as informações recebidas ao abrigo do presente artigo.

3. Os Estados-Membros podem introduzir um sistema de autorização de novos produtos do tabaco. Os Estados-Membros podem cobrar taxas proporcionadas aos fabricantes e importadores por essa autorização.

4. Os novos produtos do tabaco comercializados respeitam os requisitos da presente diretiva. A determinação de quais disposições da presente diretiva se aplicam aos novos produtos do tabaco depende de esses produtos serem abrangidos pela definição de produto do tabaco sem combustão ou de produto do tabaco para fumar.

TÍTULO III

CIGARROS ELETRÓNICOS E PRODUTOS À BASE DE PLANTAS PARA FUMAR

Artigo 20.º

Cigarros eletrónicos

1. Os Estados-Membros asseguram que os cigarros eletrónicos e recargas só sejam comercializados se forem conformes com a presente diretiva e a restante legislação da União aplicável.

A presente diretiva não se aplica aos cigarros eletrónicos e recargas que estão sujeitos a autorização nos termos da Diretiva 2001/83/CE ou que estão sujeitos aos requisitos da Diretiva 93/42/CEE.

2. Os fabricantes e importadores de cigarros eletrónicos e recargas notificam as autoridades competentes dos Estados-Membros de quaisquer produtos desse tipo que pretendam comercializar. A notificação é feita de forma eletrónica seis meses antes da comercialização prevista. Para os cigarros eletrónicos e recargas já comercializados em 20 de maio de 2016, a notificação é feita no prazo de seis meses a contar dessa data. Deve ser feita uma nova notificação para cada alteração substancial dos produtos.

A notificação contém, consoante o produto seja um cigarro eletrónico ou uma recarga, as seguintes informações:

- a) O nome e os elementos de contacto do fabricante, da pessoa coletiva ou singular responsável na União e, se for caso disso, do importador na União Europeia;
- b) Uma lista de todos os ingredientes contidos no produto e das emissões resultantes da sua utilização, por marca e por tipo, incluindo as respetivas quantidades;
- c) Os dados toxicológicos relativos aos ingredientes e emissões do produto, inclusive quando aquecidos, referindo em especial os seus efeitos na saúde dos consumidores quando inalados, e tendo em conta nomeadamente o efeito de criação de dependência;
- d) Informações sobre as doses e a absorção de nicotina, quando consumido em condições normais ou razoavelmente previsíveis;
- e) Uma descrição dos componentes do produto, incluindo, quando aplicável, o mecanismo de abertura e enchimento do cigarro eletrónico e das recargas;
- f) Uma descrição do processo de produção, designadamente se este implica a produção em série, e uma declaração de que o processo de produção assegura a conformidade com o presente artigo;
- g) Uma declaração de que o fabricante e o importador assumem plena responsabilidade pela qualidade e segurança do produto, quando comercializado e utilizado em condições normais ou razoavelmente previsíveis.

Se os Estados-Membros considerarem que as informações apresentadas estão incompletas, têm direito a exigir que as informações em causa sejam completadas.

Os Estados-Membros podem cobrar taxas proporcionadas aos fabricantes e importadores de produtos do tabaco por receberem, conservarem, tratarem e analisarem as informações que lhes são apresentadas.

3. Os Estados-Membros asseguram que:

- a) O líquido que contém nicotina só seja comercializado em recargas próprias que não excedam um volume de 10 ml, em cigarros eletrónicos descartáveis ou em cartuchos não reutilizáveis, e que os cartuchos ou os reservatórios não excedam um volume de 2 ml;
- b) O líquido que contém nicotina não contenha mais de 20 mg/ml de nicotina;
- c) O líquido que contém nicotina não contenha aditivos enumerados no artigo 7.º, n.º 6;
- d) Apenas sejam usados ingredientes de grande pureza no fabrico do líquido que contém nicotina. As substâncias que não sejam os ingredientes referidos no n.º 2, segundo parágrafo, alínea b), do presente artigo só podem estar presentes no líquido que contém nicotina sob forma de vestígios, se estes forem tecnicamente inevitáveis durante o fabrico;

- e) Com exceção da nicotina, apenas sejam utilizados no líquido que contém nicotina ingredientes que não constituam um risco para a saúde humana sob a forma aquecida ou não aquecida;
- f) Os cigarros eletrónicos libertem as doses de nicotina em níveis consistentes em condições normais de uso;
- g) Os cigarros eletrónicos e recargas sejam seguros para crianças e invioláveis, sejam inquebráveis e à prova de derrame e tenham um mecanismo que assegure um enchimento sem derrame.

4. Os Estados-Membros asseguram que:

- a) As embalagens individuais de cigarros eletrónicos e recargas contenham um folheto com informações sobre:
 - i) instruções de uso e conservação do produto, incluindo a referência de que o produto não é recomendado para jovens e não fumadores,
 - ii) contraindicações,
 - iii) advertências para grupos de risco específicos,
 - iv) possíveis efeitos adversos,
 - v) potencial de criação de dependência e toxicidade, e
 - vi) elementos de contacto do fabricante ou importador e da pessoa coletiva ou singular a contactar na União;
- b) As embalagens individuais e as embalagens exteriores dos cigarros eletrónicos e recargas:
 - i) contenham a lista de todos os ingredientes do produto, por ordem decrescente de peso, a indicação do teor de nicotina do produto e da libertação por dose, o número do lote e uma recomendação no sentido de manter o produto fora do alcance das crianças,
 - ii) sem prejuízo da subalínea i) da presente alínea, não incluam os elementos ou características referidos no artigo 13.º, à exceção do n.º 1, alíneas a) e c), desse artigo relativo à informação sobre o teor de nicotina e sobre os aromatizantes, e
 - iii) ostentem uma das seguintes advertências de saúde:

«Este produto contém nicotina, uma substância que cria forte dependência. Não é recomendado o seu uso por não fumadores.»

ou

«Este produto contém nicotina, uma substância que cria forte dependência.»

Os Estados-Membros determinam qual destas duas advertências de saúde é usada;

- c) As advertências de saúde cumpram os requisitos especificados no artigo 12.º, n.º 2.

5. Os Estados-Membros asseguram que:

- a) Seja proibida a comunicação comercial em serviços da sociedade da informação, na imprensa e outras publicações impressas, que vise ou tenha por efeito direto ou indireto a promoção de cigarros eletrónicos e recargas, com exceção das publicações destinadas exclusivamente aos profissionais do comércio de cigarros eletrónicos e recargas e das publicações que sejam impressas e publicadas em países terceiros, se essas publicações não se destinarem principalmente ao mercado da União;
- b) Seja proibida a comunicação comercial na rádio, que vise ou tenha por efeito direto ou indireto a promoção de cigarros eletrónicos e recargas;

- c) Seja proibida qualquer forma de contributo público ou privado para programas de rádio, que vise ou tenha por efeito direto ou indireto a promoção de cigarros eletrónicos e recargas;
- d) Seja proibida qualquer forma de contributo público ou privado para qualquer evento, atividade ou indivíduo, que vise ou tenha por efeito direto ou indireto a promoção de cigarros eletrónicos e recargas, e que implique ou ocorra em vários Estados-Membros ou tenha qualquer outro efeito transfronteiriço;
- e) Seja proibida para os cigarros eletrónicos e recargas a comunicação comercial audiovisual a que a Diretiva 2010/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ se aplique.

6. O artigo 18.º da presente diretiva aplica-se às vendas à distância transfronteiriças de cigarros eletrónicos e recargas.

7. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e importadores de cigarros eletrónicos e recargas apresentem anualmente às autoridades competentes:

- i) Dados circunstanciados dos volumes de vendas, por marca e por tipo do produto;
- ii) Informações sobre as preferências dos vários grupos de consumidores, incluindo os jovens, os não fumadores e os principais tipos de utilizadores no momento;
- iii) Modo de venda dos produtos; e
- iv) Sínteses de todas as análises de mercado efetuadas nos domínios acima referidos, incluindo a sua tradução em inglês

Os Estados-Membros acompanham a evolução do mercado relativamente aos cigarros eletrónicos e recargas, incluindo quaisquer elementos que demonstrem que a sua utilização é uma via de acesso para a dependência da nicotina e, em última instância, para o consumo de tabaco tradicional por jovens e não fumadores.

8. Os Estados-Membros asseguram que as informações recebidas em aplicação do n.º 2 do presente artigo sejam disponibilizadas ao público num sítio *web*. Os Estados-Membros têm na devida consideração a necessidade de proteger o sigilo comercial quando disponibilizarem ao público essas informações.

Os Estados-Membros fornecem à Comissão e aos outros Estados-Membros, a pedido, todas as informações recebidas em aplicação do presente artigo. Os Estados-Membros e a Comissão asseguram que o sigilo comercial e outras informações confidenciais sejam tratados confidencialmente.

9. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes, importadores e distribuidores de cigarros eletrónicos ou recargas estabeleçam e mantenham um sistema de recolha de informações sobre todos os presumidos efeitos adversos para a saúde humana desses produtos.

Se qualquer destes operadores económicos considerar ou tiver razões para crer que os cigarros eletrónicos ou recargas, que estão na sua posse e se destinam a ser comercializados, ou que são comercializados, não são seguros ou não são de boa qualidade, ou não estão de outro modo conformes com a presente diretiva, esse operador económico toma imediatamente todas as medidas corretivas necessárias para tornar o produto em causa conforme com a presente diretiva, para o retirar ou para o recolher, consoante seja apropriado. Nesses casos, o operador económico também tem de informar imediatamente as autoridades de fiscalização do mercado nos Estados-Membros em que o produto é comercializado ou se destina a ser comercializado, indicando, em especial, o risco para a saúde e a segurança humanas e quaisquer medidas corretivas tomadas, bem como os resultados dessas medidas.

Os Estados-Membros podem também requerer aos operadores económicos informações adicionais, por exemplo sobre os aspetos da segurança e qualidade ou os efeitos adversos dos cigarros eletrónicos ou recargas.

10. A Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os potenciais riscos para a saúde pública relacionados com o uso de cigarros eletrónicos recarregáveis até 20 de maio de 2016 e, posteriormente, se adequado.

⁽¹⁾ Diretiva 2010/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2010, relativa à coordenação de certas disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à oferta de serviços de comunicação social audiovisual (Diretiva Serviços de Comunicação Social Audiovisual) (JO L 95 de 15.4.2010, p. 1).

11. No caso de cigarros eletrónicos e recargas que cumprem o disposto no presente artigo, se uma autoridade competente verificar ou tiver motivos razoáveis para crer que um cigarro eletrónico ou recarga específicos, ou um tipo de cigarros eletrónicos ou recargas, podem constituir um risco grave para a saúde humana, pode tomar as medidas provisórias apropriadas. A autoridade competente deve informar imediatamente a Comissão e as autoridades competentes dos outros Estados-Membros sobre as medidas tomadas e deve comunicar quaisquer dados em que se fundamente. A Comissão determina, logo que possível após receber essa informação, se a medida provisória é justificada. A Comissão informa o Estado-Membro em causa sobre as suas conclusões para que este possa tomar as medidas de seguimento apropriadas.

Caso, em aplicação do primeiro parágrafo do presente número, a comercialização de um cigarro eletrónico ou recarga específicos ou de um tipo de cigarro eletrónico ou recarga tenha sido proibida por motivos devidamente justificados em pelo menos três Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de tornar extensiva essa proibição a todos os Estados-Membros, se essa extensão for justificada e proporcionada.

12. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 27.º, a fim de adaptar a redação da advertência de saúde referida no n.º 4, alínea b). Ao adaptar essa advertência de saúde, a Comissão assegura que a mesma seja factual.

13. A Comissão estabelece, por meio de um ato de execução, um formato comum para a notificação prevista no n.º 2 e as normas técnicas para o mecanismo de enchimento previsto no n.º 3, alínea g).

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 25.º.

Artigo 21.º

Produtos à base de plantas para fumar

1. Cada embalagem individual e cada embalagem exterior de produtos à base de plantas para fumar ostenta a seguinte advertência de saúde:

«Fumar este produto prejudica a sua saúde»

2. A advertência de saúde é impressa na superfície externa dianteira e traseira da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior.

3. A advertência de saúde cumpre o disposto no artigo 9.º, n.º 4. Cobre 30 % da área da superfície correspondente da embalagem individual e de qualquer embalagem exterior. Esta proporção é elevada para 32 % nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 35 % nos Estados-Membros com mais de duas línguas oficiais.

4. As embalagens individuais e qualquer embalagem exterior de produtos à base de plantas para fumar não incluem elementos ou características previstos no artigo 13.º, n.º 1, alíneas a), b) e d), e não indicam que o produto está isento de aditivos ou aromatizantes.

Artigo 22.º

Comunicação dos ingredientes de produtos à base de plantas para fumar

1. Os Estados-Membros exigem que os fabricantes e importadores de produtos à base de plantas para fumar apresentem às autoridades competentes a lista de todos os ingredientes, e respetivas quantidades, utilizados no fabrico de tais produtos, por marca e por tipo. Os fabricantes ou importadores informam também as autoridades competentes dos Estados-Membros em causa quando a composição de um produto for alterada de forma que afete a informação apresentada em aplicação do presente artigo. A informação exigida ao abrigo do presente artigo deve ser apresentada antes da comercialização de um produto à base de plantas para fumar novo ou modificado.

2. Os Estados-Membros asseguram que as informações fornecidas nos termos do n.º 1 sejam disponibilizadas ao público num sítio *web*. Os Estados-Membros têm na devida consideração a necessidade de proteger o sigilo comercial quando disponibilizarem ao público essas informações. Os operadores económicos especificam exatamente quais as informações que consideram constituir sigilo comercial.

TÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 23.º

Cooperação e execução

1. Os Estados-Membros asseguram que os fabricantes e importadores de produtos do tabaco e produtos afins forneçam à Comissão e às autoridades competentes dos Estados-Membros as informações completas e exatas exigidas ao abrigo da presente diretiva, dentro dos prazos nela estabelecidos. A obrigação de prestar as informações requeridas incumbe em primeira instância ao fabricante se este estiver estabelecido na União. A obrigação de prestar as informações requeridas incumbe em primeira instância ao importador, se o fabricante estiver estabelecido fora da União e o importador estiver estabelecido na União. A obrigação de prestar as informações requeridas incumbe conjuntamente ao fabricante e ao importador se ambos estiverem estabelecidos fora da União.
2. Os Estados-Membros asseguram que não são comercializados produtos do tabaco e produtos afins que não cumpram o disposto na presente diretiva, incluindo os atos de execução e delegados nesta previstos. Os Estados-Membros asseguram que os produtos do tabaco e os produtos afins não são comercializados se não forem cumpridas as obrigações de comunicação estabelecidas na presente diretiva.
3. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções que devem ser impostas em caso de violação das disposições nacionais adotadas ao abrigo da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para a sua execução. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. As sanções administrativas pecuniárias que possam ser impostas em resultado de violações de caráter intencional podem ser estabelecidas de modo a compensar a vantagem económica que se procurou obter pela violação.
4. As autoridades competentes dos Estados-Membros cooperam entre si e com a Comissão a fim de assegurar a correta aplicação e a devida execução da presente diretiva e transmitem entre si todas as informações necessárias com vista à aplicação uniforme da mesma.

Artigo 24.º

Livre circulação

1. Os Estados-Membros não podem, por considerações relativas aos aspetos regulados pela presente diretiva, e sob reserva dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, proibir ou restringir a comercialização de produtos do tabaco ou de produtos afins que cumpram o disposto na presente diretiva.
2. A presente diretiva não afeta o direito dos Estados-Membros de manterem ou introduzirem novos requisitos, aplicáveis a todos os produtos comercializados no seu mercado, em matéria de normalização do acondicionamento dos produtos do tabaco, quando tal se justifique por razões de saúde pública, tendo em conta o elevado nível de proteção da saúde humana alcançado com a presente diretiva. Essas medidas devem ser proporcionadas e não podem constituir um meio de discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada ao comércio entre os Estados-Membros. Essas medidas devem ser notificadas à Comissão juntamente com os motivos que justificam a sua manutenção ou introdução.
3. Os Estados-Membros podem também proibir determinadas categorias de produtos do tabaco ou produtos afins, por motivos relacionados com a situação específica de tais Estados-Membros e desde que as ditas disposições se justifiquem pela necessidade de proteger a saúde pública, tendo em conta o elevado nível de proteção da saúde humana alcançado com a presente diretiva. Estas disposições nacionais são notificadas à Comissão juntamente com os motivos que justificam a sua introdução. A Comissão aprova ou rejeita as disposições nacionais, no prazo de seis meses a contar da data de receção da notificação prevista no presente número, após ter verificado, tendo em conta o elevado nível de proteção da saúde humana alcançado pela presente diretiva, se as mesmas são ou não justificadas, necessárias e proporcionadas ao seu objetivo e se constituem ou não uma forma de discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada ao comércio entre Estados-Membros. Se a Comissão não adotar qualquer decisão no prazo de seis meses, as disposições nacionais são consideradas aprovadas.

*Artigo 25.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, considera-se esse procedimento encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.
4. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 26.º***Autoridades competentes**

Os Estados-Membros designam as autoridades competentes que são responsáveis pela aplicação e execução das obrigações estabelecidas na presente diretiva, no prazo de três meses a contar de 20 de maio de 2016. Os Estados-Membros informam sem demora a Comissão o nome das autoridades designadas. A Comissão publica essa informação no *Jornal Oficial União Europeia*.

*Artigo 27.º***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados referidos no artigo 3.º, n.ºs 2 e 4, no artigo 4.º, n.ºs 3 e 5, no artigo 7.º, n.ºs 5, 11 e 12, no artigo 9.º, n.º 5, no artigo 10.º, n.º 3, no artigo 11.º, n.º 6, no artigo 12.º, n.º 3, no artigo 15.º, n.º 12, no artigo 20.º, n.ºs 11 e 12, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 19 de maio de 2014. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no artigo 3.º, n.ºs 2 e 4, no artigo 4.º, n.ºs 3 e 5, no artigo 7.º, n.ºs 5, 11 e 12, no artigo 9.º, n.º 5, no artigo 10.º, n.º 3, no artigo 11.º, n.º 6, no artigo 12.º, n.º 3, no artigo 15.º, n.º 12, no artigo 20.º, n.ºs 11 e 12, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 3.º, n.ºs 2 e 4, no artigo 4.º, n.ºs 3 e 5, no artigo 7.º, n.ºs 5, 11 e 12, no artigo 9.º, n.º 5, no artigo 10.º, n.º 3, no artigo 11.º, n.º 6, no artigo 12.º, n.º 3, no artigo 15.º, n.º 12, no artigo 20.º, n.ºs 11 e 12, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 28.º***Relatório**

1. No prazo de cinco anos a contar de 20 de maio de 2016 e, posteriormente, sempre que necessário, a Comissão apresenta um relatório sobre a aplicação da presente diretiva ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

Para a redação do relatório, a Comissão é assistida por peritos científicos e técnicos a fim de ter todas as informações necessárias disponíveis.

2. No relatório a Comissão indica, designadamente, os elementos da diretiva que deverão ser reexaminados ou adaptados em função da evolução científica e técnica, incluindo o desenvolvimento de regras e normas aprovadas a nível internacional sobre os produtos do tabaco e produtos afins. A Comissão presta especial atenção:

- a) À experiência adquirida no que respeita à conceção das superfícies das embalagens não abrangidas pela presente diretiva, tendo em conta a evolução nacional, internacional, jurídica, económica e científica;
- b) À evolução do mercado relativamente a novos produtos do tabaco, tendo em consideração, entre outros elementos, as notificações recebidas ao abrigo do artigo 19.º;
- c) À evolução do mercado que constitua uma alteração substancial das circunstâncias;
- d) À viabilidade, vantagens e possível impacto de um sistema europeu para a regulação dos ingredientes utilizados nos produtos do tabaco, incluindo o estabelecimento a nível da União de uma lista de ingredientes que podem ser utilizados ou estar presentes ou ser adicionados aos produtos do tabaco tendo em consideração, entre outros elementos, as informações recolhidas nos termos dos artigos 5.º e 6.º;
- e) À evolução do mercado relativamente a cigarros com diâmetro inferior a 7,5 mm e à perceção que os consumidores têm da sua natureza nociva, bem como à natureza enganosa desses cigarros;
- f) À viabilidade, vantagens e possível impacto de uma base de dados da União contendo informações sobre ingredientes e emissões de produtos do tabaco, recolhidas nos termos dos artigos 5.º e 6.º;
- g) À evolução do mercado relativamente a cigarros eletrónicos e recargas, tendo em consideração, entre outros elementos, as informações recebidas nos termos do artigo 20.º, incluindo a iniciação do consumo desses produtos por jovens e não fumadores e o impacto desses produtos nos esforços de cessação do consumo, bem como as medidas tomadas pelos Estados-Membros a respeito dos aromas;
- h) À evolução do mercado e das preferências dos consumidores no que respeita ao tabaco para cachimbos de água, com especial atenção aos seus aromas.

Os Estados-Membros prestam assistência à Comissão e fornecem todas as informações disponíveis para realizar a avaliação e a elaboração do relatório.

3. O relatório é seguido de propostas de alteração da presente diretiva que a Comissão considere necessárias para a adaptar, na medida em que for necessário para o bom funcionamento do mercado interno, à evolução no setor dos produtos do tabaco e produtos afins e para ter em conta qualquer nova evolução baseada em dados científicos bem como a evolução em matéria de normas aprovadas a nível internacional para os produtos do tabaco ou de produtos afins.

*Artigo 29.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 20 de maio de 2016. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2016, sem prejuízo do artigo 7.º, n.º 14, do artigo 10.º, n.º 1, alínea e), do artigo 15.º, n.º 13, e do artigo 16.º, n.º 3.

2. Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Tais disposições indicam igualmente que as referências nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor à diretiva revogada pela presente diretiva se devem entender como referências à presente diretiva. As modalidades dessa referência e dessa indicação são estabelecidas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem na matéria regulada pela presente diretiva.

Artigo 30.º

Disposição transitória

Os Estados-Membros podem autorizar que os seguintes produtos, que não cumprem o disposto na presente diretiva, sejam comercializados até 20 de maio de 2017:

- a) Produtos do tabaco fabricados ou introduzidos em livre prática e rotulados nos termos da Diretiva 2001/37/CE antes de 20 de maio de 2016;
- b) Cigarros eletrónicos ou recargas fabricados ou introduzidos em livre prática antes de 20 de novembro de 2016;
- c) Produtos à base de plantas para fumar fabricados ou introduzidos em livre prática antes de 20 de maio de 2016.

Artigo 31.º

Revogação

A Diretiva 2001/37/CE é revogada com efeitos a partir de 20 de maio de 2016, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição dessa diretiva para o direito nacional.

As referências à diretiva revogada devem entender-se como referências à presente diretiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do Anexo III da presente diretiva.

Artigo 32.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

Artigo 33.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

LISTA DAS ADVERTÊNCIAS EM TEXTO
(referidas no artigo 10.º e no artigo 11.º, n.º 1)

1. Fumar provoca 9 em cada 10 cancros do pulmão
 2. Fumar provoca cancro da boca e da garganta
 3. Fumar danifica os seus pulmões
 4. Fumar provoca ataques cardíacos
 5. Fumar provoca acidentes vasculares cerebrais e incapacidades
 6. Fumar provoca a obstrução das artérias
 7. Fumar agrava o risco de cegueira
 8. Fumar provoca lesões nos seus dentes e gengivas
 9. Fumar pode matar o seu filho antes de ele nascer
 10. O seu fumo prejudica os seus filhos, família e amigos
 11. Os filhos de fumadores têm maior propensão para fumar
 12. Deixe de fumar já — pense em quem gosta de si
 13. Fumar reduz a fertilidade
 14. Fumar agrava o risco de impotência
-

ANEXO II

BIBLIOTECA DE IMAGENS

(REFERIDA NO ARTIGO 10.º, N.º 1)

[A estabelecer pela Comissão em aplicação do artigo 10.º, n.º 3, alínea b)]

ANEXO III

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2001/37/CE	Presente diretiva
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º	Artigo 2.º
Artigo 3.º, n.º 1	Artigo 3.º, n.º 1
Artigo 3.º, n.ºs 2 e 3	—
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 4.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.ºs 3 a 5	—
Artigo 5.º, n.º 1	—
Artigo 5.º, n.º 2, alínea a)	Artigo 9.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 2, alínea b)	Artigo 10.º, n.º 1, alínea a), e n.º 2, artigo 11.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 4	Artigo 12.º
Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo	Artigo 9.º, n.º 3, quinto parágrafo, artigo 11.º, n.ºs 2 e 3, artigo 12.º, n.º 2, alínea b)
Artigo 5.º, n.º 5, segundo parágrafo	Artigo 11.º, n.º 4
Artigo 5.º, n.º 6, alínea a)	Artigo 9.º, n.º 4, alínea a)
Artigo 5.º, n.º 6, alínea b)	—
Artigo 5.º, n.º 6, alínea c)	Artigo 9.º, n.º 4, alínea b)
Artigo 5.º, n.º 6, alínea d)	Artigo 8.º, n.º 6, e artigo 11.º, n.º 5, segundo parágrafo
Artigo 5.º, n.º 6, alínea e)	Artigo 8.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 7	Artigo 8.º, n.ºs 3 e 4
Artigo 5.º, n.º 8	—

Diretiva 2001/37/CE	Presente diretiva
Artigo 5.º, n.º 9, primeiro parágrafo	Artigo 15.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 5.º, n.º 9, segundo parágrafo	Artigo 15.º, n.º 11
Artigo 6.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 5.º, n.º 1, primeiro parágrafo
Artigo 6.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 5.º, n.ºs 2 e 3
Artigo 6.º, n.º 1, terceiro parágrafo	—
Artigo 6.º, n.º 2	Artigo 5.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.ºs 3 e 4	—
Artigo 7.º	Artigo 13.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 8.º	Artigo 17.º
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 4.º, n.º 3
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.º 2 e n.º 3, alínea a)
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 16.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.º 1	Artigo 25.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.ºs 2 e 3	Artigo 25.º, n.º 2
Artigo 11.º, primeiro e segundo parágrafos	Artigo 28.º, n.º 1, primeiro e segundo parágrafos
Artigo 11.º, terceiro parágrafo	Artigo 28.º, n.º 2, primeiro parágrafo
Artigo 11.º, quarto parágrafo	Artigo 28.º, n.º 3
Artigo 12.º	—
Artigo 13.º, n.º 1	Artigo 24.º, n.º 1
Artigo 13.º, n.º 2	Artigo 24.º, n.º 2
Artigo 13.º, n.º 3	
Artigo 14.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 29.º, n.º 1, primeiro parágrafo

Diretiva 2001/37/CE	Presente diretiva
Artigo 14, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 29.º, n.º 2
Artigo 14.º, n.ºs 2 e 3	Artigo 30.º, alínea a)
Artigo 14.º, n.º 4	Artigo 29.º, n.º 3
Artigo 15.º	Artigo 31.º
Artigo 16.º	Artigo 32.º
Artigo 17.º	Artigo 33.º
Anexo I (Lista das advertências complementares)	Anexo I (Lista das advertências em texto)
Anexo II (Prazos de transposição e de aplicação das diretivas revogadas)	—
Anexo III (Tabela de correspondência)	Anexo III (Tabela de correspondência)

DIRETIVA 2014/42/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 3 de abril de 2014****sobre o congelamento e a perda dos instrumentos e produtos do crime na União Europeia**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 82.º, n.º 2, e o artigo 83.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A criminalidade internacional organizada, incluindo organizações criminosas do tipo máfia, tem por principal objetivo o lucro. Por conseguinte, as autoridades competentes deverão dispor dos meios necessários para detetar, congelar, administrar e decidir a perda dos produtos do crime. Todavia, para prevenir eficazmente e combater a criminalidade organizada haverá que neutralizar os produtos do crime, alargando, em certos casos, as ações desenvolvidas a quaisquer bens que resultem de atividades de natureza criminosa.
- (2) Os grupos criminosos organizados ignoram as fronteiras e adquirem cada vez mais ativos em Estados-Membros que não aqueles em que estão baseados e em países terceiros. Faz-se cada vez mais sentir a necessidade de uma cooperação internacional eficaz em matéria de recuperação de ativos e de auxílio judiciário mútuo.
- (3) A estatuição de severas consequências legais para a criminalidade organizada, bem como a deteção eficaz e o congelamento e a perda dos instrumentos e produtos do crime constituem alguns dos meios mais eficazes para combater esse tipo de criminalidade.
- (4) Embora as estatísticas existentes sejam limitadas, os montantes dos produtos do crime recuperados na União afiguram-se insuficientes quando comparados com o valor estimado desses produtos. Os estudos realizados demonstram que, embora regulamentados pelos direitos nacionais e da União, os procedimentos de perda continuam a ser muito pouco utilizados.
- (5) A adoção de regras mínimas aproximará os regimes de congelamento e de perda dos Estados-Membros, promovendo, assim, a confiança mútua e uma cooperação transfronteiriça eficaz.

⁽¹⁾ JO C 299 de 4.10.2012, p. 128.

⁽²⁾ JO C 391 de 18.12.2012, p. 134.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 25 de fevereiro de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e Decisão do Conselho de 14 de março de 2014.

- (6) O Programa de Estocolmo e as conclusões do Conselho «Justiça e Assuntos Internos» sobre a perda e a recuperação de ativos, adotadas em junho de 2010, sublinham a importância de maior eficácia na identificação, perda e reutilização de bens de origem criminosos.
- (7) O quadro jurídico em vigor na União em matéria de congelamento, apreensão e perda de ativos é constituído pelos seguintes atos jurídicos: Ação Comum 98/699/JAI ⁽¹⁾, Decisão-Quadro 2001/500/JAI do Conselho ⁽²⁾, Decisão-Quadro 2003/577/JAI do Conselho ⁽³⁾, Decisão-Quadro 2005/212/JAI do Conselho ⁽⁴⁾ e Decisão-Quadro 2006/783/JAI do Conselho ⁽⁵⁾.
- (8) Conclui-se dos relatórios da Comissão sobre a aplicação das Decisões-Quadro 2003/577/JAI, 2005/212/JAI e 2006/783/JAI que os regimes vigentes de perda alargada e de reconhecimento mútuo das decisões de congelamento e de perda não são plenamente eficazes. A perda é dificultada pelas diferenças existentes entre os direitos dos Estados-Membros.
- (9) A presente diretiva visa alterar e alargar as disposições das Decisões-Quadro 2001/500/JAI e 2005/212/JAI. Essas decisões-quadro deverão ser parcialmente substituídas para os Estados-Membros vinculados pela presente diretiva.
- (10) Os Estados-Membros são livres de desencadear procedimentos de perda que estejam ligados a um processo penal instaurado perante qualquer tribunal competente.
- (11) É necessário clarificar a atual definição de produtos do crime de modo a incluir não só o produto direto das atividades criminosas, mas também todos os seus ganhos indiretos, incluindo o reinvestimento ou a transformação posterior de produtos diretos. Assim, o produto pode incluir quaisquer bens, inclusive os que tenham sido transformados ou convertidos, no todo ou em parte, noutros bens, e os que tenham sido misturados com bens adquiridos de fonte legítima, no montante correspondente ao valor estimado do produto do crime que entrou na mistura. Pode igualmente incluir o rendimento ou outros ganhos derivados do produto do crime, ou dos bens em que esse produto tenha sido transformado, convertido ou misturado.
- (12) A presente diretiva prevê uma definição lata dos bens que poderão ser objeto de congelamento e de perda. Esta definição abrange os documentos legais ou atos comprovativos da propriedade desses ativos ou dos direitos com eles relacionados. Tais documentos ou atos podem incluir, por exemplo, instrumentos financeiros ou documentos que deem origem a direitos de credor, habitualmente encontrados na posse da pessoa em causa nos procedimentos pertinentes. A presente diretiva não prejudica os procedimentos nacionais em vigor no que respeita à conservação dos documentos legais ou dos atos comprovativos da propriedade desses ativos ou dos direitos com eles relacionados, aplicados pelas autoridades nacionais ou órgãos públicos competentes nos termos do direito nacional.
- (13) O congelamento e a perda previstos na presente diretiva são conceitos autónomos que não deverão impedir os Estados-Membros de executarem a presente diretiva através de meios que, nos termos do direito nacional, seriam considerados sanções ou com outros tipos de medidas.

⁽¹⁾ Ação Comum 98/699/JAI, de 3 de dezembro de 1998, adotada pelo Conselho com base no artigo K.3 do Tratado da União Europeia, relativa ao branqueamento de capitais, identificação, deteção, congelamento, apreensão e perda de instrumentos e produtos do crime (JO L 333 de 9.12.1998, p. 1).

⁽²⁾ Decisão-Quadro 2001/500/JAI do Conselho, de 26 de junho de 2001, relativa ao branqueamento de capitais, à identificação, deteção, congelamento, apreensão e perda dos instrumentos e produtos do crime (JO L 182 de 5.7.2001, p. 1).

⁽³⁾ Decisão-Quadro 2003/577/JAI do Conselho, de 22 de julho de 2003, relativa à execução na União Europeia das decisões de congelamento de bens ou de provas (JO L 196 de 2.8.2003, p. 45).

⁽⁴⁾ Decisão-Quadro 2005/212/JAI do Conselho, de 24 de fevereiro de 2005, relativa à perda de produtos, instrumentos e bens relacionados com o crime (JO L 68 de 15.3.2005, p. 49).

⁽⁵⁾ Decisão-Quadro 2006/783/JAI do Conselho, de 6 de outubro de 2006, relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às decisões de perda (JO L 328 de 24.11.2006, p. 59).

- (14) Para a perda de instrumentos e de produtos do crime na sequência da decisão definitiva de um tribunal, ou de bens de valor equivalente ao desses instrumentos e produtos, deverá ser aplicada a definição alargada de infrações penais abrangidas pela presente diretiva. A Decisão-Quadro 2001/500/JAI exige que os Estados-Membros possibilitem a perda de instrumentos e de produtos do crime na sequência de uma condenação definitiva, bem como a perda de bens cujo valor corresponda ao desses instrumentos e produtos. Essas obrigações deverão manter-se no que toca às infrações penais não abrangidas pela presente diretiva, e a definição de produtos dela constante deverá ser interpretada do mesmo modo no que respeita às infrações penais não abrangidas pela presente diretiva. Os Estados-Membros são livres de definir a perda de bens de valor equivalente como medida subsidiária ou alternativa à perda direta, consoante adequado nos termos do direito nacional.
- (15) Sob reserva de condenação definitiva por uma infração penal, deverá ser possível decidir a perda de instrumentos e de produtos do crime, ou de bens cujo valor corresponda ao desses instrumentos ou produtos, condenação essa que poderá também ser proferida em processos à revelia. Se não se puder decidir a perda com base numa condenação definitiva, deverá todavia continuar a ser possível, em determinadas circunstâncias, decidir a perda de instrumentos e de produtos, pelo menos em casos de doença ou de fuga do suspeito ou arguido. Porém, em tais casos de doença ou de fuga, a existência de processos à revelia nos Estados-Membros é suficiente para dar cumprimento a essa obrigação. Se o suspeito ou arguido estiver em fuga, os Estados-Membros deverão tomar todas as medidas razoáveis e poderão exigir que a pessoa em causa seja notificada ou informada do processo de perda.
- (16) Para efeitos da presente diretiva, deverá entender-se por doença a incapacidade do suspeito ou arguido de comparecer no processo penal durante um período prolongado, impedindo, assim, que o processo decorra dentro da normalidade. Poder-se-á requerer que os suspeitos ou arguidos apresentem prova da doença, nomeadamente um atestado médico, que o tribunal poderá não tomar em consideração caso considere a prova insuficiente. O direito que assiste ao suspeito ou arguido de se fazer representar no processo por um advogado não deverá ser afetado.
- (17) Ao executar a presente diretiva em relação à perda de bens cujo valor corresponda ao dos instrumentos do crime, as disposições pertinentes poderão ser aplicáveis caso, atendendo à especificidade do processo em apreço, tais medidas sejam proporcionadas, nomeadamente face ao valor dos instrumentos em causa. Os Estados-Membros poderão também ter em conta se a pessoa condenada é ou não, e em que medida, responsável pela impossibilidade de se decidir a perda dos instrumentos do crime.
- (18) Ao executar a presente diretiva, os Estados-Membros podem estatuir que, em circunstâncias excecionais, a perda não seja ordenada, desde que, nos termos do direito nacional, tal acarrete dificuldades indevidas para a pessoa em causa, com base na especificidade do caso, a qual deverá ser decisiva. Os Estados-Membros deverão fazer uso muito restrito desta possibilidade, só devendo poder estatuir que a perda não seja ordenada em casos que coloquem a pessoa em causa numa situação em que lhe seja muito difícil sobreviver.
- (19) Os grupos criminosos desenvolvem uma grande diversidade de atividades criminosas. Para combater eficazmente a atividade criminosa organizada, pode haver situações em que seja conveniente que a uma condenação penal se siga a perda não apenas dos bens associados ao crime em questão, mas também de bens que o tribunal apure serem produto de outros crimes. Esta abordagem corresponde à noção de «perda alargada». A Decisão-Quadro 2005/212/JAI prevê três conjuntos diferentes de exigências mínimas que os Estados-Membros podem escolher para decidir a perda alargada. Em consequência, no processo de transposição dessa decisão-quadro, os Estados-Membros optaram por diferentes alternativas, o que deu origem a conceitos divergentes de perda alargada nas jurisdições nacionais. Essas divergências dificultam a cooperação transfronteiriça em casos de perda. Por conseguinte, afigura-se necessário aprofundar a harmonização das disposições em matéria de perda alargada, estabelecendo uma norma mínima única.
- (20) Ao determinar se uma infração penal é suscetível de ocasionar benefícios económicos, os Estados-Membros podem ter em conta os modos de atuação, por exemplo, o facto de a infração ter ou não sido cometida no âmbito de um crime organizado ou com o intuito de gerar lucros regulares. Tal não deverá, porém, em geral prejudicar a possibilidade de recorrer à perda alargada.

- (21) Deverá ser possível decidir a perda alargada caso o tribunal conclua que os bens em causa derivaram de comportamento criminoso. O que precede não implica a obrigatoriedade de provar que os bens em causa provêm de comportamento criminoso. Os Estados-Membros poderão determinar que bastará, por exemplo, que o tribunal considere em função das probabilidades, ou possa razoavelmente presumir que é bastante mais provável, que os bens em causa tenham sido obtidos por via de um comportamento criminoso do que de outras atividades. Se assim for, o tribunal terá de ponderar as circunstâncias específicas do caso, incluindo os factos e as provas disponíveis com base nos quais poderá ser pronunciada uma decisão de perda alargada. O facto de os bens da pessoa serem desproporcionados em relação aos seus rendimentos legítimos poderá ser um dos elementos que levam o tribunal a concluir que os bens provêm de comportamento criminoso. Os Estados-Membros poderão também fixar um prazo durante o qual os bens possam ser considerados como provenientes de comportamento criminoso.
- (22) A presente diretiva estabelece normas mínimas. Não impede os Estados-Membros de preverem no seu direito nacional poderes mais alargados, designadamente no que toca às suas regras em matéria de elementos probatórios.
- (23) A presente diretiva aplica-se às infrações penais abrangidas pelo âmbito de aplicação dos atos nela enumerados. Dentro do âmbito de aplicação desses atos, os Estados-Membros deverão aplicar a perda alargada pelo menos a certas infrações penais definidas na presente diretiva.
- (24) A prática de os suspeitos ou arguidos transferirem os seus bens para terceiros com conhecimento de causa, de modo a evitar a sua perda, é muito comum e cada vez mais generalizada. O quadro jurídico da União em vigor não contém regras vinculativas em matéria de perda de bens transferidos para terceiros. Por conseguinte, afigura-se cada vez mais necessário autorizar a perda dos bens transferidos para terceiros ou por eles adquiridos. A aquisição por terceiros abrange as situações em que, por exemplo, os bens tenham sido direta ou indiretamente adquiridos por um terceiro ao suspeito ou arguido, nomeadamente através de um intermediário, inclusive quando a infração tenha sido cometida em seu nome ou em seu benefício e quando o arguido não possuir bens suscetíveis de perda. Deverá ser possível decidir a perda pelo menos nos casos em que o terceiro saiba ou deva saber que a transferência ou aquisição teve por objetivo evitar a perda, com base em circunstâncias e factos concretos, inclusive no facto de a transferência ter sido efetuada a título gracioso ou em troca de um montante substancialmente inferior ao do valor de mercado. As regras relativas à perda de bens de terceiros dever-se-ão aplicar tanto a pessoas singulares como a pessoas coletivas. Em qualquer dos casos, os direitos de terceiros de boa-fé não deverão ser lesados.
- (25) Os Estados-Membros são livres de definir a perda de bens de terceiros como uma medida subsidiária ou alternativa à perda direta, consoante seja adequado nos termos do direito nacional.
- (26) A perda conduz à privação definitiva de um bem. Contudo, a salvaguarda dos bens pode constituir uma das condições prévias da perda, podendo ser importante para a execução de uma decisão de perda. Os bens são salvaguardados por meio de congelamento. A fim de evitar o desaparecimento dos bens antes de a decisão de congelamento poder ser proferida, deverão ser conferidos às autoridades competentes dos Estados-Membros poderes para tomarem medidas imediatas destinadas a salvaguardar esses bens.
- (27) Dado que os bens são frequentemente salvaguardados para efeitos de perda, o congelamento e a perda têm estreita ligação. Em certos sistemas jurídicos, o congelamento para efeitos de perda é considerado como medida processual separada, de natureza provisória, que pode ser seguida de uma decisão de perda. Sem prejuízo dos diferentes sistemas jurídicos nacionais e da Decisão-Quadro 2003/577/JAI, a presente diretiva deverá aproximar certos aspetos dos sistemas nacionais de congelamento para efeitos de perda.
- (28) As medidas de congelamento não prejudicam a possibilidade de certos bens específicos serem considerados provas durante todo o processo, contanto que os mesmos venham a ser disponibilizados para efeitos de execução efetiva da decisão de perda.

- (29) No âmbito de uma ação penal, os bens podem também ser congelados com vista a uma eventual restituição subsequente ou no intuito de salvaguardar a indemnização pelos danos causados por uma infração penal.
- (30) É muito frequente que os suspeitos ou arguidos escondam os seus bens enquanto decorre a ação penal. Nesses casos, as decisões de perda não podem ser executadas, permitindo aos seus destinatários usufruir dos bens após o cumprimento da pena que lhes foi imposta. Por conseguinte, é necessário permitir a determinação exata do património cuja perda deva ser decidida, mesmo após a condenação definitiva por uma infração penal, de modo a possibilitar a plena execução das decisões de perda caso inicialmente não tenham sido identificados bens, ou bens suficientes, e a decisão de perda não tenha sido executada.
- (31) Atendendo às restrições ao direito de propriedade impostas pelas decisões de congelamento, tais medidas provisórias não deverão manter-se em vigor mais tempo do que o necessário para salvaguardar a disponibilidade dos bens tendo em vista uma eventual decisão de perda subsequente. Tal poderá obrigar o tribunal a reapreciar o caso para se certificar de que o objetivo de prevenção do desaparecimento dos bens continua válido.
- (32) Os bens congelados tendo em vista uma eventual decisão de perda subsequente deverão ser geridos de modo a que não se desvalorizem. Os Estados-Membros deverão adotar as medidas necessárias para minimizar essa depreciação, prevendo, nomeadamente, a possibilidade de vender ou de transferir propriedade. Deverão também tomar medidas adequadas, por exemplo, criar serviços nacionais centralizados de administração de ativos, um conjunto de serviços especializados ou mecanismos equivalentes, para administrar eficazmente os bens congelados antes de a sua perda ser decidida e preservar o seu valor, na pendência de uma decisão judicial.
- (33) A presente diretiva afeta consideravelmente os direitos das pessoas, não só os direitos dos suspeitos ou arguidos, mas também os de terceiros que não sejam sujeitos processuais. Por conseguinte, importa estabelecer garantias específicas e vias de recurso judicial para assegurar que, ao executar a presente diretiva, se respeitem os direitos fundamentais das pessoas. Isso inclui o direito a ser ouvido que assiste a terceiros que alegam ser proprietários dos bens em causa ou titulares de outros direitos de propriedade («direitos reais» ou «*ius in re*»), como o direito de usufruto. A decisão de congelamento deverá ser comunicada à pessoa em causa o mais rapidamente possível após a sua execução. No entanto, por imperativos da investigação, as autoridades competentes podem adiar a comunicação dessas decisões à pessoa em causa.
- (34) A comunicação da decisão de congelamento visa, nomeadamente, permitir à pessoa em causa a impugnação da decisão. Essa comunicação deverá, pois, indicar, pelo menos em forma resumida, o fundamento ou os fundamentos de tal decisão, no pressuposto de que essa indicação poderá ser muito sucinta.
- (35) Os Estados-Membros deverão considerar a possibilidade de tomar medidas que permitam que os bens cuja perda tenha sido decidida sejam utilizados para fins de interesse público ou sociais. Essas medidas poderão passar, nomeadamente, pela afetação dos bens a projetos de repressão e de prevenção da criminalidade, bem como a outros projetos de interesse público e utilidade social. A obrigação de considerar a tomada de medidas implica uma obrigação processual para os Estados-Membros, como proceder a uma análise jurídica ou discutir as vantagens e os inconvenientes da introdução de medidas. Ao administrarem os bens congelados e ao adotarem medidas respeitantes à utilização de bens cuja perda tenha sido decidida, os Estados-Membros deverão diligenciar no sentido de impedir a infiltração de redes criminosas ou ligadas a atividades ilícitas.
- (36) Existem poucas fontes fidedignas de dados sobre o congelamento e a perda de produtos do crime. A fim de permitir a avaliação da presente diretiva, será necessário reunir um conjunto mínimo de dados estatísticos pertinentes e comparáveis em matéria de congelamento e de perda de bens, de deteção de bens, de atividades judiciais e de alienação de bens.

- (37) Os Estados-Membros deverão procurar recolher a nível central dados com vista à elaboração de determinadas estatísticas, a fim de as transmitir à Comissão. Significa isso que os Estados-Membros deverão desenvolver esforços razoáveis para recolher os dados em questão. Isso não significa, contudo, que fiquem sujeitos à obrigação de resultado de recolher os dados se tal implicar um ónus administrativo desproporcionado ou custos excessivos para o Estado-Membro em causa.
- (38) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia («Carta») e na Convenção Europeia para a Proteção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais (CEDH), na interpretação que lhe é dada pela jurisprudência do Tribunal Europeu dos Direitos do Homem. A presente diretiva deverá ser executada em conformidade com esses direitos e princípios. A presente diretiva não deverá prejudicar as leis nacionais relativas ao apoio judiciário e não cria quaisquer obrigações para os sistemas de apoio judiciário dos Estados-Membros, que deverão ser aplicados em conformidade com a Carta e a CEDH.
- (39) Deverão ser instituídas garantias específicas a fim de assegurar que, regra geral, as decisões de perda sejam fundamentadas, a não ser que, em processos penais simplificados relativos a casos de menor gravidade, a pessoa em causa tenha renunciado ao direito de obter uma fundamentação.
- (40) A presente diretiva deverá ser executada tendo em conta o disposto na Diretiva 2010/64/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, na Diretiva 2012/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e na Diretiva 2013/48/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ relativamente aos direitos processuais em processo penal.
- (41) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, facilitar a perda de bens em matéria penal, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia (TUE). Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (42) Nos termos do artigo 3.º e do artigo 4.º-A, n.º 1, do Protocolo n.º 21 relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça, anexo ao TUE e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), a Irlanda notificou que deseja participar na adoção e na aplicação da presente diretiva. Em conformidade com esse protocolo, a Irlanda fica vinculada pela presente diretiva apenas no que respeita às infrações penais abrangidas pelos atos a que esteja vinculada.
- (43) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º e do artigo 4.º-A, n.º 1, do Protocolo n.º 21 relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça, anexo ao TUE e ao TFUE, e sem prejuízo do artigo 4.º do referido Protocolo, o Reino Unido não participa na adoção da presente diretiva, que não o vincula nem se lhe aplica. Sob reserva da sua participação nos termos do artigo 4.º do referido Protocolo, o Reino Unido fica vinculado pela presente diretiva apenas no que respeita às infrações penais abrangidas pelos atos a que esteja vinculado.
- (44) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo n.º 22 relativo à posição da Dinamarca, anexo ao TUE e ao TFUE, a Dinamarca não participa na adoção da presente diretiva, que não a vincula nem se lhe aplica,

⁽¹⁾ Diretiva 2010/64/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal (JO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

⁽²⁾ Diretiva 2012/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativa ao direito à informação em processo penal (JO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

⁽³⁾ Diretiva 2013/48/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2013, relativa ao direito de acesso a um advogado em processo penal e nos processos de execução de mandados de detenção europeus, e ao direito de informar um terceiro aquando da privação de liberdade e de comunicar, numa situação de privação de liberdade, com terceiros e com as autoridades consulares (JO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto

1. A presente diretiva estabelece regras mínimas para o congelamento de bens tendo em vista a eventual perda subsequente e para a perda de produtos do crime.
2. A presente diretiva não prejudica os procedimentos que os Estados-Membros possam utilizar para decidir a perda dos bens em questão.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Produto», qualquer vantagem económica resultante, direta ou indiretamente, de uma infração penal; pode consistir em qualquer tipo de bem e abrange a eventual transformação ou reinvestimento posterior do produto direto assim como quaisquer ganhos quantificáveis;
- 2) «Bens», os ativos de qualquer espécie, corpóreos ou incorpóreos, móveis ou imóveis, bem como documentos legais ou atos comprovativos da propriedade desses ativos ou dos direitos com eles relacionados;
- 3) «Instrumentos», quaisquer bens utilizados ou que se destinem a ser utilizados, seja de que maneira for, no todo ou em parte, para cometer uma ou várias infrações penais;
- 4) «Perda», a privação definitiva de um bem, decretada por um tribunal relativamente a uma infração penal;
- 5) «Congelamento», a proibição temporária de transferir, destruir, converter, alienar ou movimentar um bem ou de exercer temporariamente a guarda ou o controlo do mesmo;
- 6) «Infração penal», as infrações de natureza penal abrangidas por qualquer dos atos enumerados no artigo 3.º

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

A presente diretiva é aplicável às infrações penais abrangidas pelos seguintes atos:

- a) Convenção estabelecida com base no artigo K.3, n.º 2, alínea c), do Tratado da União Europeia, relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários das Comunidades Europeias ou dos Estados-Membros da União Europeia ⁽¹⁾ («Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários»);
- b) Decisão-Quadro 2000/383/JAI do Conselho, de 29 de maio de 2000, sobre o reforço da proteção contra a contrafação de moeda na perspetiva da introdução do euro ⁽²⁾;
- c) Decisão-Quadro 2001/413/JAI do Conselho, de 28 de maio de 2001, relativa ao combate à fraude e à contrafação de meios de pagamento que não em numerário ⁽³⁾;

⁽¹⁾ JO C 195 de 25.6.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 140 de 14.6.2000, p. 1.

⁽³⁾ JO L 149 de 2.6.2001, p. 1.

- d) Decisão-Quadro 2001/500/JAI do Conselho, de 26 de junho de 2001, relativa ao branqueamento de capitais, à identificação, deteção, congelamento, apreensão e perda dos instrumentos e produtos do crime ⁽¹⁾;
- e) Decisão-Quadro 2002/475/JAI do Conselho, de 13 de junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo ⁽²⁾;
- f) Decisão-Quadro 2003/568/JAI do Conselho, de 22 de julho de 2003, relativa ao combate à corrupção no setor privado ⁽³⁾;
- g) Decisão-Quadro 2004/757/JAI do Conselho, de 25 de outubro de 2004, que adota regras mínimas quanto aos elementos constitutivos das infrações penais e às sanções aplicáveis no domínio do tráfico ilícito de droga ⁽⁴⁾;
- h) Decisão-Quadro 2008/841/JAI do Conselho, de 24 de outubro de 2008, relativa à luta contra a criminalidade organizada ⁽⁵⁾;
- i) Diretiva 2011/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2011, relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das vítimas, e que substitui a Decisão-Quadro 2002/629/JAI do Conselho ⁽⁶⁾;
- j) Diretiva 2011/93/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à luta contra o abuso sexual e a exploração sexual de crianças e a pornografia infantil, e que substitui a Decisão-Quadro 2004/68/JAI do Conselho ⁽⁷⁾;
- k) Diretiva 2013/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto de 2013, relativa a ataques contra os sistemas de informação e que substitui a Decisão-Quadro 2005/222/JAI do Conselho ⁽⁸⁾;

bem como quaisquer outros atos jurídicos, se os mesmos previrem especificamente que a presente diretiva se aplica às infrações penais neles harmonizadas.

Artigo 4.º

Perda

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para permitir a perda, total ou parcial, dos instrumentos e produtos ou dos bens cujo valor corresponda a tais instrumentos ou produtos, sob reserva de uma condenação definitiva por uma infração penal, que também pode resultar de processo à revelia.
2. Se não for possível a perda com base no n.º 1, e pelo menos se tal impossibilidade resultar de doença ou de fuga do suspeito ou arguido, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para permitir a perda dos instrumentos ou produtos nos casos em que foi instaurado processo penal por uma infração penal que possa ocasionar direta ou indiretamente um benefício económico, e em que tal processo possa conduzir a uma condenação penal se o suspeito ou arguido tivesse podido comparecer em juízo.

Artigo 5.º

Perda alargada

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para permitir a perda, total ou parcial, dos bens pertencentes a pessoas condenadas por uma infração penal que possa ocasionar direta ou indiretamente um benefício económico, caso um tribunal, com base nas circunstâncias do caso, inclusive em factos concretos e provas disponíveis, como as de que o valor dos bens é desproporcionado em relação ao rendimento legítimo da pessoa condenada, conclua que os bens em causa provêm de comportamento criminoso.

⁽¹⁾ JO L 182 de 5.7.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164 de 22.6.2002, p. 3.

⁽³⁾ JO L 192 de 31.7.2003, p. 54.

⁽⁴⁾ JO L 335 de 11.11.2004, p. 8.

⁽⁵⁾ JO L 300 de 11.11.2008, p. 42.

⁽⁶⁾ JO L 101 de 15.4.2011, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 335 de 17.12.2011, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 218 de 14.8.2013, p. 8.

2. Para efeitos do n.º 1 do presente artigo, o conceito de «infração penal» inclui pelo menos os seguintes elementos:
- a) A corrupção ativa e passiva no setor privado, conforme disposto no artigo 2.º da Decisão-Quadro 2003/568/JAI, bem como a corrupção ativa e passiva em que estejam implicados funcionários das instituições da União ou dos Estados-Membros, conforme disposto respetivamente nos artigos 2.º e 3.º da Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários;
 - b) As infrações relativas à participação em organização criminosa, conforme disposto no artigo 2.º da Decisão-Quadro 2008/841/JAI, pelo menos nos casos em que a infração ocasionou um benefício económico;
 - c) O aliciamento ou o recrutamento de uma criança para participar em espetáculos pornográficos ou explorar uma criança para tais fins, como fonte de rendimento ou de qualquer outra forma, se a criança tiver atingido a maioridade sexual, conforme disposto no artigo 4.º, n.º 2, da Diretiva 2011/93/UE; a distribuição, difusão ou transmissão de pornografia infantil, conforme disposto no artigo 5.º, n.º 4, dessa diretiva; a oferta, fornecimento ou disponibilização de pornografia infantil, conforme disposto no artigo 5.º, n.º 5, dessa diretiva; a produção de pornografia infantil, conforme disposto no artigo 5.º, n.º 6, dessa diretiva;
 - d) A interferência ilegal em sistemas e a interferência ilegal nos dados, conforme disposto respetivamente nos artigos 4.º e 5.º da Diretiva 2013/40/UE, quando um número significativo de sistemas de informação for afetado mediante o uso de um dos meios previstos no artigo 7.º dessa diretiva, concebido ou adaptado essencialmente para esse fim; a intencional produção, venda, aquisição para uso, importação, distribuição ou qualquer outra forma de disponibilização dos instrumentos utilizados para cometer infrações, pelo menos em casos de alguma gravidade, conforme disposto no artigo 7.º dessa diretiva;
 - e) As infrações penais puníveis nos termos de um dos atos aplicáveis indicados no artigo 3.º ou, se esse ato não estabelecer um limiar, nos termos do direito nacional aplicável, por uma pena privativa de liberdade cujo máximo não pode ser inferior a quatro anos.

Artigo 6.º

Perda de bens de terceiros

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para permitir a perda dos produtos ou dos bens cujo valor corresponda a produtos que, direta ou indiretamente, foram transferidos para terceiros por um suspeito ou arguido, ou que foram adquiridos por terceiros a um suspeito ou arguido, pelo menos nos casos em que o terceiro sabia ou devia saber que a transferência ou a aquisição teve por objetivo evitar a perda, com base em circunstâncias e factos concretos, nomeadamente o facto de a transferência ou aquisição ter sido feita a título gracioso ou em troca de um montante substancialmente inferior ao do valor de mercado.
2. O n.º 1 deve ser interpretado de forma a não prejudicar os direitos de terceiros de boa-fé.

Artigo 7.º

Congelamento

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para permitir o congelamento de bens, tendo em vista uma eventual decisão de perda subsequente. Tais medidas, que devem ser impostas pela autoridade competente, incluem uma atuação urgente quando necessário para preservar os bens.
2. Os bens na posse de terceiros, conforme referido no artigo 6.º, podem ser sujeitos a medidas de congelamento para efeitos de uma eventual decisão de perda subsequente.

*Artigo 8.º***Salvaguardas**

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que as pessoas afetadas pelas medidas previstas na presente diretiva tenham acesso a vias de recurso efetivas e a um julgamento equitativo, para defender os seus direitos.
2. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que a decisão de congelamento seja comunicada à pessoa em causa o mais rapidamente possível após a sua execução. Essa comunicação inclui, pelo menos em forma resumida, o fundamento ou os fundamentos de tal decisão. Quando tal for necessário para não prejudicar uma investigação criminal, as autoridades competente podem adiar a comunicação da decisão de congelamento à pessoa em causa.
3. As decisões de congelamento apenas vigoram enquanto tal for necessário para salvaguardar os bens tendo em vista a eventual decisão de perda subsequente.
4. Os Estados-Membros devem prever a possibilidade efetiva de a pessoa cujos bens sejam afetados impugnar em tribunal a decisão de congelamento, em conformidade com os processos previstos no direito nacional. Esses processos podem prever que, caso a decisão inicial de congelamento tenha sido tomada por uma autoridade competente que não seja uma autoridade judiciária, essa decisão tenha de ser submetida primeiro a uma autoridade judiciária para validação ou revisão, antes de poder ser impugnada em tribunal.
5. Os bens congelados que não venham a ser objeto de uma decisão de perda subsequente são restituídos imediatamente. As condições ou as regras processuais que permitem restituir tais bens são determinadas no direito nacional.
6. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que todas as decisões de perda são fundamentadas e que a decisão é comunicada à pessoa em causa. Os Estados-Membros devem prever a possibilidade efetiva de a pessoa destinatária de uma decisão de perda impugnar em tribunal essa decisão.
7. Sem prejuízo da Diretiva 2012/13/UE e da Diretiva 2013/48/UE, as pessoas cujos bens sejam afetados pela decisão de perda têm o direito de ter acesso a um advogado durante todo o processo de decisão de perda em relação à determinação dos produtos e instrumentos, a fim de poder defender os seus direitos. As pessoas em causa são informadas deste direito.
8. Nos procedimentos referidos no artigo 5.º, a pessoa em causa deve ter a possibilidade efetiva de contestar as circunstâncias do caso, nomeadamente os factos concretos e as provas disponíveis com base nos quais os bens em causa são considerados bens provenientes de comportamento criminoso.
9. Os terceiros têm direito a invocar o seu título de propriedade ou outros direitos reais, inclusive nos casos referidos no artigo 6.º.
10. Caso, em consequência de infração penal, as vítimas possam pedir uma reparação a pessoas sujeitas a medidas de perda previstas ao abrigo da presente diretiva, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que as medidas de perda não impeçam que as vítimas reclamem uma indemnização.

*Artigo 9.º***Perda e execução efetivas**

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para permitir a deteção e o rastreio dos bens a congelar e cuja perda deva ser decidida, mesmo após condenação definitiva por infração penal ou na sequência de processo para aplicação do artigo 4.º, n.º 2, e asseguram a execução efetiva da decisão de perda, caso esta tenha sido proferida.

*Artigo 10.º***Administração dos bens congelados e declarados perdidos**

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias, por exemplo através da criação de serviços centralizados, de um conjunto de serviços especializados ou mecanismos equivalentes, para assegurar a administração adequada dos bens congelados tendo em vista a eventual decisão de perda subsequente.
2. Os Estados-Membros asseguram que as medidas referidas no n.º 1 incluam a possibilidade de vender ou de transferir os bens, sempre que necessário.
3. Os Estados-Membros devem considerar a possibilidade de tomar medidas que permitam que os bens cuja perda seja decidida sejam utilizados para fins de interesse público ou sociais.

*Artigo 11.º***Estatísticas**

1. Os Estados-Membros recolhem periodicamente junto das autoridades competentes e mantêm estatísticas exaustivas. As estatísticas recolhidas são transmitidas anualmente à Comissão e incluem:
 - a) O número de decisões de congelamento executadas;
 - b) O número de decisões de perda executadas;
 - c) O valor estimado dos bens congelados, calculado à data do congelamento, pelo menos dos bens congelados tendo em vista uma eventual decisão de perda subsequente;
 - d) O valor estimado dos bens recuperados, calculado à data da perda.
2. Os Estados-Membros transmitem também anualmente à Comissão as seguintes estatísticas, se delas dispuserem a nível central no Estado-Membro em causa:
 - a) O número de pedidos para executar decisões de congelamento noutro Estado-Membro;
 - b) O número de pedidos para executar decisões de perda noutro Estado-Membro;
 - c) O valor ou o valor estimado dos bens recuperados na sequência de uma execução noutro Estado-Membro.
3. Os Estados-Membros procuram recolher a nível central os dados referidos no n.º 2.

*Artigo 12.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 4 de outubro de 2015. Os Estados-Membros transmitem imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.
2. Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.
3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem na matéria regulada pela presente diretiva.

*Artigo 13.º***Relatório**

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 4 de outubro de 2018, um relatório no qual avalie o impacto do direito nacional em vigor em matéria de perda e de recuperação de bens, acompanhado das propostas adequadas, se necessário.

Nesse relatório, a Comissão avalia também se há necessidade de rever a lista de infrações do artigo 5.º, n.º 2.

*Artigo 14.º***Substituição da Ação Comum 98/699/JAI e de determinadas disposições das Decisões-Quadro 2001/500/JAI e 2005/212/JAI**

1. São substituídos pela presente diretiva, para os Estados-Membros que a ela estão vinculados, a Ação Comum 98/699/JAI, o artigo 1.º, alínea a), e os artigos 3.º e 4.º da Decisão-Quadro 2001/500/JAI, assim como o artigo 1.º, primeiro ao quarto travessões, e o artigo 3.º da Decisão-Quadro 2005/212/JAI, sem prejuízo das obrigações desses Estados-Membros quanto ao prazo de transposição destas decisões-quadro para o direito nacional.
2. Para os Estados-Membros que estão vinculados à presente diretiva, as referências à Ação Comum 98/699/JAI e às disposições das Decisões-Quadro 2001/500/JAI e 2005/212/JAI, que são referidas no n.º 1, devem ser entendidas como referências à presente diretiva.

*Artigo 15.º***Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

*Artigo 16.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros, em conformidade com os Tratados.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
M. SCHULZ

Pelo Conselho
O Presidente
D. KOURKOULAS

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 e que revoga a Diretiva 2009/40/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão estabeleceu um objetivo de segurança rodoviária total através do qual a União deveria aproximar-se das «zero mortes» em acidentes de viação no horizonte de 2050. Tendo em vista a realização desse objetivo, espera-se que as tecnologias automóveis deem um importante contributo para melhorar o registo de segurança do transporte rodoviário.
- (2) Na sua Comunicação intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: «Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs, para o horizonte de 2020, a redução do número de mortes em acidentes de viação na União para metade das registadas em 2010. Para se alcançar este objetivo, a Comissão definiu sete objetivos estratégicos 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, em particular os motociclistas.
- (3) 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 deverá compreender 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 deverá constituir o instrumento principal para garantir a aptidão para a circulação rodoviária. As inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais deverão constituir meros complementos das inspeções periódicas.
- (4) Os Estados-Membros deverão estar autorizados a definir normas de inspeção mais rigorosas do que as definidas na presente diretiva.
- (5) A aplicação das medidas de inspeção técnica pode incluir campanhas de sensibilização centradas nos proprietários dos veículos para fomentar as boas práticas e criar hábitos de verificação básica dos seus veículos.
- (6) Os veículos com anomalias nos sistemas técnicos têm um impacto na segurança rodoviária e podem contribuir para acidentes rodoviários que envolvam ferimentos ou mortes. Esse impacto poderá ser reduzido se forem introduzidas melhorias no sistema de inspeção técnica. A deteção atempada de uma deficiência num veículo que afete a sua aptidão para circular contribuirá para a eliminar e, consequentemente, para evitar acidentes.

⁽¹⁾ JO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de março de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 24 de março de 2014.

- (7) Os veículos com sistemas deficientes de controlo das emissões têm um maior impacto no ambiente do que os veículos conservados em bom estado. Por conseguinte, o regime de inspeção técnica periódica contribuirá para melhorar a qualidade do ambiente através da redução das emissões médias dos veículos.
- (8) Os Estados-Membros deverão considerar a adoção de medidas apropriadas para evitar manipulações prejudiciais ou a falsificação de peças e componentes dos veículos, suscetíveis de afetar negativamente a segurança requerida e as características ambientais do veículo, nomeadamente através de inspeções técnicas periódicas, incluindo a aplicação de sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.
- (9) Durante as últimas duas décadas, os requisitos em matéria de emissões dos veículos para efeitos de homologação foram reforçados de forma continuada. Todavia, a qualidade do ar não melhorou tanto como seria de esperar com o reforço das normas de emissão para veículos, especialmente em relação aos óxidos de azoto (NOx) e às partículas finas. As possibilidades de melhorar os ciclos de ensaio de modo a adequá-los às condições de utilização na estrada deverão ser escrupulosamente examinadas, a fim de desenvolver soluções futuras, incluindo a definição de métodos de inspeção para a medição dos níveis de NOx e o estabelecimento de valores-limite de emissões de NOx.
- (10) No caso dos veículos que satisfaçam as classes de emissões Euro 6 e Euro VI, os sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) estão a tornar-se mais eficazes na avaliação de emissões, o que justifica a sua utilização enquanto método equivalente do controlo das emissões no âmbito da inspeção técnica. A fim de prever a utilização de sistemas OBD nas inspeções técnicas dos veículos até à classe de emissões Euro 5 e Euro V, os Estados-Membros deverão poder autorizar esse método de inspeção de acordo com as recomendações do fabricante e com outros requisitos aplicáveis a esses veículos, nos casos em que a equivalência, tendo em conta a legislação de homologação relevante, se for o caso, tenha sido verificada de forma independente.
- (11) A União adotou um conjunto de normas e requisitos técnicos no domínio da segurança dos veículos. É necessário assegurar, mediante um regime de inspeções técnicas periódicas, que os veículos continuem a satisfazer as normas de segurança. Esse regime deverá aplicar-se a certas categorias de veículos definidas nas Diretivas 2002/24/CE ⁽¹⁾, 2003/37/CE ⁽²⁾ e 2007/46/CE ⁽³⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (12) Os tratores de rodas com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h são cada vez mais utilizados, em substituição dos veículos pesados de mercadorias, no transporte local ou para o transporte rodoviário comercial de mercadorias. Como o seu potencial de risco é comparável ao dos veículos pesados de mercadorias, os veículos desta categoria que sejam utilizados principalmente na via pública deverão estar sujeitos à inspeção técnica.
- (13) Os veículos de interesse histórico são considerados testemunhos da época em que foram construídos e raramente circulam na via pública. A fixação da periodicidade da inspeção técnica desses veículos deverá ser deixada ao critério dos Estados-Membros. A regulamentação da inspeção técnica de outros tipos de veículos especializados deverá igualmente ser deixada a cargo dos Estados-Membros.
- (14) Os veículos utilizados exclusivamente em territórios remotos dos Estados-Membros, em especial, em pequenas ilhas com menos de 5 000 habitantes ou em zonas pouco povoadas com densidade populacional inferior a cinco pessoas por quilómetro quadrado, são utilizados em condições que podem exigir um sistema específico de inspeção. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão poder isentar esses veículos da aplicação da presente diretiva.
- (15) A inspeção técnica de veículos é uma atividade soberana e deverá, portanto, ser exercida pelos Estados-Membros ou, sob supervisão destes, por organismos públicos ou privados a quem tenha sido confiado o exercício de tal atividade. Os Estados-Membros deverão, em qualquer caso, ser responsáveis pela inspeção técnica, ainda que o ordenamento jurídico nacional autorize a sua realização por organismos privados, incluindo os que efetuam reparações de veículos.

⁽¹⁾ Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Diretiva 92/61/CEE do Conselho (JO L 124 de 9.5.2002, p. 1).

⁽²⁾ Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE (JO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (16) Os Estados-Membros deverão ter o poder para designar centros de inspeção localizados fora do seu território para realizar inspeções técnicas a veículos matriculados no seu território se esses centros de inspeção tiverem sido aprovados para realizar inspeções a veículos pelo Estado-Membro em que estão situados.
- (17) Para efeitos da inspeção dos veículos, especialmente dos seus componentes de segurança eletrónicos, é essencial o acesso às especificações técnicas de cada veículo. Os fabricantes de veículos deverão, por conseguinte, fornecer os dados necessários para se verificar o bom funcionamento dos componentes que influem na segurança e no comportamento ambiental do veículo. As disposições relativas ao acesso às informações sobre a manutenção e reparação deverão igualmente aplicar-se para este efeito, a fim de permitir que aos centros de inspeção acedam a toda a informação necessária para efetuarem as inspeções técnicas. Os dados deverão incluir as especificações que permitem controlar o funcionamento dos sistemas de segurança do veículo, de forma a permitir o ensaio desses sistemas num contexto de inspeções técnicas periódicas. Esta questão é de importância crucial, especialmente no que respeita aos sistemas controlados eletronicamente, pelo que todos os componentes instalados pelo construtor deverão estar abrangidos.
- (18) Os veículos utilizados na via pública têm de estar em condições de circular em segurança. O titular do certificado de matrícula e, se necessário, o operador do veículo deverão ser responsáveis por manter o veículo em boas condições de circulação.
- (19) Importa, por motivos de segurança rodoviária e devido ao seu impacto na sociedade, que os veículos que circulem nas estradas estejam em boas condições técnicas. Além disso, os Estados-Membros não deverão ser impedidos de autorizar, numa base voluntária, a realização de inspeções adicionais.
- (20) Para permitir alguma flexibilidade aos titulares dos certificados de matrícula e aos operadores dos veículos, os Estados-Membros deverão poder especificar um prazo de várias semanas para a apresentação do veículo à inspeção técnica periódica.
- (21) As inspeções durante o ciclo de vida dos veículos deverão ser relativamente simples, rápidas e pouco onerosas, mas deverão ser eficazes para alcançar os objetivos da presente diretiva.
- (22) As inspeções técnicas deverão abranger todos os itens relevantes relacionados com a conceção, o fabrico e o equipamento dos veículos inspecionados. A compatibilidade entre peças e componentes, nomeadamente entre rodas e cubos, deverá ser tratada como uma questão fundamental de segurança e deverá ser verificada durante a inspeção. Nesse contexto, e atendendo ao estado atual da tecnologia automóvel, os sistemas eletrónicos modernos deverão ser incluídos na lista dos itens a inspecionar. A fim de harmonizar o sistema de inspeção, deverão estabelecer-se métodos de inspeção recomendados para cada item. Esses itens deverão ser atualizados a fim de ter em conta a evolução da investigação e os progressos técnicos no domínio da segurança dos veículos.
- (23) A fim de facilitar a harmonização e de assegurar a coerência das normas, deverá prever-se para cada item a inspecionar uma lista indicativa dos principais motivos de reprovação. A fim de assegurar a coerência na apreciação do estado dos veículos inspecionados, as deficiências verificadas deverão ser avaliadas segundo normas comuns.
- (24) A fim de aplicar melhor o princípio da livre circulação na União, os Estados-Membros deverão reconhecer, para efeitos de nova matrícula de um veículo, os certificados de inspeção técnica emitidos por outros Estados-Membros. Tal não deverá afetar o direito de um Estado-Membro verificar o certificado de inspeção técnica e a identificação do veículo durante a atribuição de nova matrícula nem de requerer a realização de uma nova inspeção técnica nas condições estabelecidas na presente diretiva.
- (25) A fraude de quilometragem deverá ser considerada um ato punível uma vez que a manipulação do conta-quilómetros pode conduzir a uma apreciação errónea da aptidão do veículo para circular. O registo da quilometragem no certificado de inspeção técnica e o acesso dos inspetores a essa informação deverão permitir detetar mais facilmente atos de falsificação ou manipulação dos conta-quilómetros. O intercâmbio de informações sobre a leitura dos conta-quilómetros entre as autoridades competentes dos Estados-Membros deverá ser examinado pela Comissão.

- (26) A seguir a cada inspeção deverá ser emitido um certificado de inspeção técnica. Este certificado deverá conter, nomeadamente, os dados de identificação do veículo e os resultados da inspeção. Os resultados da inspeção deverão estar disponíveis eletronicamente. A fim de assegurar o seguimento adequado das inspeções técnicas, os Estados-Membros deverão coligir essa informação e conservá-la numa base de dados, em particular para efeitos de análise dos resultados das inspeções periódicas.
- (27) O titular do certificado de matrícula, e, se for caso disso, o operador de um veículo em cuja inspeção técnica se constatarem deficiências, deverá corrigi-las sem demora, especialmente as que representem um risco para a segurança rodoviária. Em caso de deficiências perigosas, pode ser necessário restringir a utilização do veículo até que as deficiências sejam integralmente corrigidas.
- (28) Caso o veículo inspecionado pertença a uma categoria de veículos não sujeita a matrícula no Estado-Membro em que foi posto em circulação, esse Estado-Membro deverá poder requerer que o comprovativo da inspeção seja exposto de forma visível no veículo.
- (29) A fim de assegurar que as inspeções tenham nível de qualidade elevado em toda a UE, o equipamento de inspeção, a sua manutenção e calibração deverão ser verificadas em função das especificações fornecidas pelos Estados-Membros ou pelos fabricantes.
- (30) Deverá ser possível utilizar equipamentos alternativos que reflitam o progresso e as inovações tecnológicas desde que seja assegurado um nível de qualidade equivalente.
- (31) Ao aprovarem centros de inspeção no seu território, os Estados-Membros deverão ter em conta o facto de a Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ excluir do seu âmbito de aplicação os serviços de interesse geral no domínio dos transportes.
- (32) Os centros de inspeção deverão garantir a objetividade e a elevada qualidade da inspeção dos veículos. Assim sendo, para satisfazer os requisitos mínimos em termos de gestão da qualidade, os centros de inspeção deverão cumprir os requisitos estabelecidos pelo Estado-Membro de aprovação.
- (33) Uma inspeção técnica de alta qualidade requer um nível elevado de qualificação e competência do pessoal de inspeção. Deverá prever-se um sistema de formação que inclua a formação inicial e cursos periódicos de atualização de conhecimentos ou a realização de um exame adequado. Deverá prever-se um período de transição para facilitar a adaptação do pessoal em funções ao sistema de formação contínua ou de exame. A fim de assegurar um elevado nível de formação, qualificação e inspeção, os Estados-Membros deverão estar habilitados a prever requisitos adicionais em matéria de qualificações e de formação correspondente.
- (34) Na realização da inspeção técnica, importa que os inspetores atuem com independência e que a sua apreciação não seja afetada por conflitos de interesse, nomeadamente de natureza económica ou pessoal. Por conseguinte, não deverá haver uma relação direta entre a remuneração dos inspetores e os resultados das inspeções. Os Estados-Membros deverão poder prever requisitos em matéria de separação de atividades ou aprovar um organismo privado para a realização quer das inspeções técnicas quer das reparações de veículos, mesmo em relação a um mesmo veículo, nos casos em que o órgão de supervisão tenha concluído que é mantido um elevado nível de objetividade.
- (35) Os resultados das inspeções não deverão poder ser alterados com intuítos comerciais. O organismo de supervisão só deverá poder alterar os resultados de uma inspeção se as conclusões que o inspetor retirou da inspeção forem manifestamente erróneas.
- (36) A fim de preservar a elevada qualidade das inspeções, os Estados-Membros deverão instituir um sistema de garantia da qualidade que abranja o processo de aprovação para o exercício da atividade de inspeção técnica, da supervisão da atividade e a retirada, suspensão ou cancelamento da autorização.

⁽¹⁾ Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno (JO L 376 de 27.12.2006, p. 36).

- (37) A acreditação dos centros de inspeção ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ não deverá constituir uma obrigação para os Estados-Membros.
- (38) Em vários Estados-Membros, há um grande número de centros de inspeção privados aprovados para efetuar inspeções técnicas. Para garantir um intercâmbio eficiente de informações entre os Estados-Membros a este respeito, deverão ser designados pontos de contacto a nível nacional.
- (39) A inspeção técnica faz parte de um regime regulamentar mais vasto, aplicável aos veículos automóveis ao longo da sua vida útil, da homologação ao desmantelamento, passando pela matrícula e pelas inspeções. A partilha das informações constantes das bases de dados eletrónicas dos veículos, nacionais e dos construtores, deverá contribuir, em princípio, para melhorar a eficiência de toda a cadeia administrativa e para reduzir os custos e os encargos administrativos. A Comissão deverá analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da criação de uma plataforma eletrónica de informações sobre os veículos, aproveitando as soluções informáticas já existentes e utilizadas no que respeita ao intercâmbio internacional de dados, a fim de minimizar os custos e de evitar duplicações. Ao realizar essa análise, a Comissão deverá estudar a forma mais adequada de ligar os sistemas nacionais existentes, com vista ao intercâmbio das informações sobre os dados relativos à inspeção técnica e às leituras dos conta-quilómetros entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, pela matrícula e pela homologação de veículos, os centros de inspeção, os fabricantes dos equipamentos de inspeção e os fabricantes automóveis. A Comissão deverá igualmente examinar a viabilidade, os custos e os benefícios da recolha e conservação das informações disponíveis relativas aos principais componentes de segurança dos veículos envolvidos em acidentes graves, bem como a possibilidade de colocar à disposição dos inspetores dos veículos, dos titulares dos certificados de matrícula e dos investigadores de acidentes informações sobre o historial de acidentes e as leituras dos conta-quilómetros, de forma anonimizada.
- (40) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (41) A Comissão não deverá adotar atos de execução relacionados com as informações a disponibilizar pelos construtores de veículos para efeitos das inspeções técnicas caso o comité criado ao abrigo da presente diretiva não emita parecer sobre o projeto de ato de execução apresentado pela Comissão.
- (42) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão a fim de atualizar as designações das categorias de veículos enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, e no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2; de atualizar o Anexo I, ponto 3, no que diz respeito aos métodos; e de adaptar o Anexo I, ponto 3, no que diz respeito à lista dos itens a inspecionar, aos métodos e à avaliação das deficiências. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e elaborar atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (43) As inspeções técnicas têm um impacto direto na segurança rodoviária, razão pela qual deverão ser revistas de forma periódica. A Comissão deverá apresentar relatórios sobre a eficácia das disposições da presente diretiva, incluindo as relativas ao seu âmbito de aplicação, à frequência das inspeções, à melhoria do sistema de inspeções mediante um intercâmbio eletrónico de informações e ao eventual futuro reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção.
- (44) As instalações e o equipamento dos centros de inspeção deverão satisfazer os requisitos aplicáveis ao exercício da atividade de inspeção técnica. Atendendo a que serão necessários investimentos e adaptações importantes cuja mobilização e execução podem não ser imediatamente possíveis, deverá prever-se um período de cinco anos para dar cumprimento a esses requisitos. Os organismos de supervisão deverão igualmente beneficiar de um período de cinco anos para se adaptarem aos critérios e requisitos de aprovação e supervisão dos centros de inspeção.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (45) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, aumentar a segurança rodoviária mediante o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de regras harmonizadas para as inspeções técnicas dos veículos na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (46) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, tal como referido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (47) A presente diretiva incorpora e atualiza as regras constantes da Recomendação 2010/378/UE da Comissão ⁽¹⁾, a fim de regular melhor os resultados das inspeções técnicas.
- (48) A presente diretiva atualiza os requisitos técnicos estabelecidos na Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e alarga o seu âmbito de aplicação de modo a incluir, nomeadamente, disposições relativas ao estabelecimento de centros de inspeção e dos seus organismos de supervisão e à designação de inspetores incumbidos de realizar as inspeções técnicas. Por conseguinte, essa diretiva deverá ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece os requisitos mínimos de um regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se aos veículos com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, referidas na Diretiva 2002/24/CE, na Diretiva 2003/37/CE e na Diretiva 2007/46/CE:

- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar sentado do condutor – categoria M₁,
- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com mais de oito lugares sentados, excluindo o lugar sentado do condutor – categorias M₂ e M₃,
- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima não superior a 3,5 toneladas – categoria N₁,
- veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias N₂ e N₃,
- reboques concebidos e fabricados para o transporte de mercadorias ou de passageiros, e para acomodar pessoas, com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias O₃ e O₄,
- a partir de 1 de janeiro de 2022, veículos a motor de duas ou três rodas – categorias L3e, L4e, L5e e L7e, com uma cilindrada superior a 125cm³,
- tratores de rodas da categoria T5, utilizados principalmente na via pública, com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

⁽¹⁾ Recomendação 2010/378/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, referente à avaliação das deficiências no âmbito dos controlos técnicos realizados em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 173 de 8.7.2010, p. 74).

⁽²⁾ Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de maio de 2009 relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

2. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente diretiva os seguintes veículos matriculados no seu território:

- veículos operados ou utilizados em condições excecionais e veículos que nunca ou quase nunca sejam utilizados na via pública, tais como veículos de interesse histórico e veículos de competição,
- veículos que gozem de imunidade diplomática,
- veículos utilizados pelas forças armadas, forças de ordem pública, bombeiros, serviços de proteção civil, de emergência ou de socorro,
- veículos utilizados para fins agrícolas, hortícolas, florestais ou pesqueiros apenas no território do Estado-Membro em causa e sobretudo nos terrenos em que essas atividades se realizam, incluindo estradas agrícolas, estradas florestais ou campos agrícolas,
- veículos utilizados exclusivamente em pequenas ilhas ou em zonas pouco povoadas,
- veículos especializados com velocidade máxima de projeto não superior a 40 km/h, utilizados para o transporte de equipamento de circo ou feira exclusivamente no território do Estado-Membro,
- veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³, caso os Estados-Membros tenham instituído medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária para veículos de duas ou três rodas, tendo em conta, em especial, estatísticas de segurança rodoviária relevantes referentes aos últimos cinco anos. Os Estados-Membros notificam a Comissão de tais isenções.

3. Os Estados-Membros podem introduzir requisitos nacionais no que respeita à inspeção técnica dos veículos matriculados nos respetivos territórios que não sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva e dos veículos enumerados no n.º 2.

Artigo 3.º

Definições

Exclusivamente para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Veículo», um veículo a motor que não circula sobre carris e o seu reboque;
- 2) «Veículo a motor», um veículo de rodas, provido de um motor de propulsão, que se move pelos próprios meios e tem uma velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;
- 3) «Reboque», um veículo de rodas, sem propulsão própria e projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;
- 4) «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;
- 5) «Veículo de duas ou três rodas», um veículo a motor de duas rodas, com ou sem carro lateral (sidecar), um triciclo ou um quadriciclo;
- 6) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro;
- 7) «Veículo de interesse histórico», um veículo considerado histórico pelo Estado-Membro de matrícula ou por um dos seus organismos de homologação designados e que cumpra todas as seguintes condições:
 - foi fabricado ou matriculado pela primeira vez há pelo menos 30 anos,
 - o seu tipo específico, tal como definido na legislação aplicável da União ou nacional, já não é fabricado,
 - é objeto de conservação histórica e mantém-se no seu estado original e as características técnicas dos seus componentes principais não sofreram alterações significativas;

- 8) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;
- 9) «Inspeção técnica», uma inspeção nos termos do Anexo I 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;
- 10) «Homologação», um procedimento mediante o qual um Estado-Membro certifica que um veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis referidos na Diretiva 2002/24/CE, na Diretiva 2003/37/CE e na Diretiva 2007/46/CE;
- 11) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica;
- 12) «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;
- 13) «Inspetor», uma pessoa autorizada por um Estado-Membro ou pela sua autoridade competente a efetuar inspeções técnicas num centro de inspeção ou, se for o caso, por conta da autoridade competente;
- 14) «Autoridade competente», uma autoridade ou um organismo público ao qual o Estado-Membro confie a responsabilidade por administrar o regime de inspeções técnicas, incluindo, se for o caso, a execução das inspeções técnicas a veículos;
- 15) «Centro de inspeção», um organismo ou estabelecimento público ou privado, aprovado por um Estado-Membro para efetuar inspeções técnicas a veículos;
- 16) «Organismo de supervisão», um ou mais organismos criados por um Estado-Membro, responsáveis pela supervisão dos centros de inspeção. O organismo de supervisão pode fazer parte da autoridade ou autoridades competentes;
- 17) «Pequena ilha», uma ilha com menos de 5 000 habitantes, não ligada a outras partes do território por pontes ou túneis rodoviários;
- 18) «Zona pouco povoada», uma zona predefinida com uma densidade populacional inferior a cinco pessoas por quilómetro quadrado;
- 19) «Via pública», uma via de utilidade pública geral como as estradas locais, regionais ou nacionais, vias rápidas ou autoestradas.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Responsabilidades

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos matriculados no seu território sejam periodicamente inspecionados de acordo com a presente diretiva, nos centros de inspeção aprovados pelo Estado-Membro em que os veículos estão matriculados.
2. As inspeções técnicas devem ser efetuadas pelo Estado-Membro de matrícula do veículo ou por um organismo público por ele incumbido dessa função, ou por organismos ou estabelecimentos designados e supervisionados pelo referido Estado-Membro, incluindo organismos privados aprovados.
3. De acordo com os princípios estabelecidos nos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 ⁽¹⁾ e (CE) n.º 595/2009 ⁽²⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho, a Comissão deve adotar, através de atos de execução e antes de 20 de maio de 2018:

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

- a) Um conjunto de informações técnicas relativas aos dispositivos de travagem, à direção, à visibilidade, às luzes, aos refletores, ao equipamento elétrico, aos eixos, às rodas, aos pneus, à suspensão, ao quadro, aos acessórios do quadro, a outros equipamentos e ao nível sonoro, necessárias para a inspeção dos itens a inspecionar e relativas à aplicação dos métodos de inspeção recomendados, nos termos do Anexo I, ponto 3, e
- b) As normas pormenorizadas relativas ao formato dos dados e aos procedimentos de acesso às informações técnicas relevantes.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 19.º, n.º 2.

As informações técnicas referidas no primeiro parágrafo, alínea a), devem ser disponibilizadas gratuitamente, ou a um preço razoável, pelos construtores aos centros de inspeção e às autoridades competentes relevantes, de forma não discriminatória.

A Comissão examina a viabilidade da criação de um ponto de acesso único a essas informações técnicas.

4. Os Estados-Membros asseguram que a responsabilidade de manter os veículos em condições de segurança e aptos a circular seja definida na legislação nacional.

CAPÍTULO III

REQUISITOS MÍNIMOS APLICÁVEIS ÀS INSPEÇÕES TÉCNICAS

Artigo 5.º

Data e frequência das inspeções

1. Os veículos devem ser submetidos a inspeção técnica pelo menos com a seguinte periodicidade, sem prejuízo do prazo de flexibilidade aplicado nos Estados-Membros nos termos do n.º 3:
 - a) Veículos das categorias M₁ e N₁: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos;
 - b) Veículos da categoria M₁ utilizados como táxis ou ambulâncias e veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄: um ano a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente todos os anos;
 - c) Veículos da categoria T5 cuja utilização seja principalmente na via pública para efeitos de transporte rodoviário comercial de mercadorias: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos.
2. Os Estados-Membros definem a periodicidade adequada para a realização da inspeção técnica aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³.
3. Os Estados-Membros ou as autoridades competentes podem estabelecer um prazo razoável durante o qual a inspeção técnica deve ser efetuada, sem exceder a periodicidade estabelecida no n.º 1.
4. Não obstante a data da última inspeção técnica de um veículo, o Estado-Membro ou a autoridade competente em causa podem exigir que o veículo seja submetido a uma inspeção técnica antes das datas referidas nos n.ºs 1 e 2, nos seguintes casos:
 - depois de um acidente que tenha afetado os principais componentes de segurança do veículo, como as rodas, a suspensão, as zonas de deformação, os sistemas de almofada de ar (airbag), a direção ou os travões,
 - se tiver havido alteração ou modificação de sistemas e componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente,
 - sempre que mudar o titular do certificado de matrícula de um veículo,
 - quando o veículo atingir os 160 000 km,
 - nos casos em que a segurança rodoviária seja gravemente afetada.

Artigo 6.º

Objeto e métodos de inspeção técnica

1. Em relação às categorias de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, com exceção das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³, os Estados-Membros devem assegurar que a inspeção técnica abranja pelo menos os pontos enumerados no anexo I, ponto 2.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro, ou o centro de inspeção, devem inspecionar, relativamente a cada área a que se refere o n.º 1, pelo menos os itens referidos no anexo I, ponto 3, pelo método recomendado ou equivalente, aprovado por uma autoridade competente, aplicável à inspeção desses itens, como prescrito no anexo I, ponto 3. As inspeções podem incluir também a verificação de que as peças e os componentes desse veículo correspondem às características ambientais e de segurança exigidas à data da homologação ou, se aplicável, aquando da retromontagem.

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.

3. Em relação aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³, os Estados-Membros devem determinar os pontos, os itens e os métodos apropriados de inspeção.

Artigo 7.º

Avaliação das deficiências

1. O anexo I prevê, para cada item a inspecionar, uma lista mínima das deficiências possíveis e o respetivo nível de gravidade.

2. As deficiências identificadas durante as inspeções periódicas dos veículos devem ser classificadas num dos seguintes grupos:

- a) Deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente, e outras anomalias menores;
- 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, ou outras anomalias mais importantes;
- c) Deficiências perigosas, que constituem um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto no ambiente, e que justificam que um Estado-Membro ou as suas autoridades competentes proíbam a utilização do veículo na via pública.

3. Um veículo que apresente deficiências pertencentes a um ou vários grupos de deficiências previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves. Um veículo que apresente várias deficiências nos mesmos pontos inspecionados identificados no âmbito da inspeção a que se refere o Anexo I, ponto 2, pode ser classificado no grupo de deficiências imediatamente superior se for possível demonstrar que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 8.º

Certificado de inspeção técnica

1. Os Estados-Membros devem garantir que o centro de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, que efetuou a inspeção técnica de um veículo emita para este um certificado de inspeção de que constem, pelo menos, os elementos normalizados dos códigos harmonizados correspondentes da União enumerados no anexo II.

2. Os Estados-Membros devem garantir que o centro de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, disponibiliza o certificado de inspeção técnica ou, se este for eletrónico, uma cópia autenticada do mesmo à pessoa que apresentou o veículo à inspeção.

3. Sem prejuízo do artigo 5.º, em caso de nova matrícula de um veículo já matriculado noutro Estado-Membro, o Estado-Membro deve reconhecer um certificado de inspeção técnica emitido pelo outro Estado-Membro, como se tivesse emitido ele próprio esse certificado, desde que esse certificado de inspeção técnica esteja válido tendo em conta a periodicidade dos controlos do Estado-Membro estabelecida para a inspeção técnica periódica pelo Estado-Membro que efetua a nova matrícula. Nos casos em que haja dúvida, o Estado-Membro que efetua a nova matrícula pode verificar a validade do certificado de inspeção técnica antes de o reconhecer. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão uma descrição do certificado de inspeção técnica antes de 20 de maio de 2018. A Comissão transmite esta informação ao Comité referido no artigo 19.º. O presente número não se aplica aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e.

4. Sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 4, e do n.º 3 do presente artigo, os Estados-Membros devem reconhecer, em princípio, a validade do certificado de inspeção técnica caso a propriedade de um veículo, que disponha de um comprovativo válido de inspeção técnica periódica, mude.

5. A partir de 20 de maio de 2018 e até 20 de maio de 2021, os centros de inspeção devem comunicar por via eletrónica à autoridade competente do Estado-Membro em causa as informações contidas nos certificados de inspeção técnica que emitem. Essa comunicação deve ter lugar num prazo de tempo razoável a seguir à emissão do certificado. Até à referida data, os centros de inspeção podem comunicar as informações em causa à autoridade competente por outros meios. Os Estados-Membros devem determinar o prazo durante o qual a autoridade competente deve conservar as informações. Esse prazo não pode ser inferior a 36 meses, sem prejuízo dos sistemas fiscais nacionais dos Estados-Membros.

6. Os Estados-Membros devem garantir que, para efeitos da verificação do conta-quilómetros, quando este esteja montado normalmente, as informações da inspeção técnica anterior sejam facultadas aos inspetores logo que estejam disponíveis eletronicamente. Caso se constate que um conta-quilómetros foi manipulado com o objetivo de reduzir ou falsificar a quilometragem do veículo, tal manipulação é passível de sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

7. Os Estados-Membros devem garantir que os resultados da inspeção técnica sejam comunicados ou disponibilizados eletronicamente com a maior brevidade possível à autoridade de matrícula do veículo. Desta comunicação devem constar as informações contidas no certificado de inspeção técnica.

Artigo 9.º

Disposições a tomar em caso de deficiências

1. Em caso de deficiências ligeiras, o veículo considera-se aprovado na inspeção, as deficiências devem ser corrigidas e o veículo não é reinspecionado.
2. Em caso de deficiências importantes, considera-se o veículo reprovado na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente decide do prazo durante o qual o veículo em causa pode circular antes de ter de ser submetido a reinspeção. A reinspeção deve ter lugar no prazo definido pelo Estado-Membro ou pela autoridade competente, mas nunca depois de decorridos mais de dois meses após a inspeção inicial.
3. Em caso de deficiências perigosas, considera-se o veículo reprovado na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente podem decidir que o veículo em causa não pode circular na via pública e que a autorização para ser utilizado na via pública deve ser suspensa por um período limitado, sem que esse facto implique um novo processo de matrícula, até as deficiências serem corrigidas e até ser emitido um novo certificado de inspeção técnica que ateste que o veículo está apto a circular.

Artigo 10.º

Comprovativo da inspeção

1. Os centros de inspeção ou, se for o caso, a autoridade competente do Estado-Membro devem apresentar para cada veículo matriculado no respetivo território e submetido a inspeção técnica um comprovativo, tal como uma indicação no documento de matrícula do veículo, um autocolante, um certificado ou qualquer outra informação facilmente acessível, de que o veículo foi aprovado na dita inspeção. O comprovativo deve indicar a data até à qual a inspeção técnica seguinte deve ser efetuada.

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão uma descrição desse comprovativo até 20 de maio de 2018. A Comissão transmite esta informação ao Comité referido no artigo 19.º.

2. Caso o veículo inspecionado pertença a uma categoria de veículos não sujeita a matrícula no Estado-Membro em que foi posto em circulação, esse Estado-Membro pode requerer que o comprovativo da inspeção seja exposto de forma visível no veículo.
3. Para efeitos de livre circulação, os Estados-Membros devem reconhecer os comprovativos emitidos por um centro de inspeção ou por uma autoridade competente de outro Estado-Membro nos termos do n.º 1.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS

Artigo 11.º

Instalações e equipamento de inspeção

1. Os Estados-Membros devem garantir que as instalações e os equipamentos de inspeção utilizados para a inspeção técnica cumpram os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no anexo III.

2. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, conservem as instalações e o equipamento de inspeção de acordo com as especificações do respetivo fabricante.
3. O equipamento utilizado para medições deve ser periodicamente calibrado de acordo com o anexo III e verificado de acordo com as especificações previstas pelo Estado-Membro em causa ou pelo fabricante do equipamento.

Artigo 12.º

Centros de inspeção

1. Os centros em que os inspetores efetuam as inspeções técnicas devem ser aprovados pelos Estados-Membros ou pelas respetivas autoridades competentes.
2. Para satisfazer os requisitos mínimos em termos de gestão da qualidade, os centros de inspeção devem cumprir os requisitos estabelecidos pelo Estado-Membro de aprovação. Os centros de inspeção devem garantir a objetividade e a elevada qualidade das inspeções técnicas.

Artigo 13.º

Inspetores

1. Os Estados-Membros devem garantir que as inspeções técnicas sejam efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação estabelecidos no anexo IV. Os Estados-Membros podem estabelecer requisitos adicionais em matéria de competências e da formação correspondente.
2. As autoridades competentes ou os centros de formação aprovados, se for o caso, devem emitir um certificado para os inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação. Desse certificado devem constar, pelo menos, as informações enumeradas no anexo IV, ponto 3.
3. Os inspetores ao serviço das autoridades competentes dos Estados-Membros ou dos centros de inspeção, ou por eles autorizados, em 20 de maio de 2018 são dispensados dos requisitos estabelecidos no anexo IV, ponto 1.
4. Ao efetuar a inspeção técnica de um veículo, o inspetor deve estar livre de conflitos de interesses de forma a garantir ao Estado-Membro ou à autoridade competente em causa que seja mantido um elevado nível de imparcialidade e de objetividade.
5. A pessoa que apresenta o veículo à inspeção deve ser informada das deficiências identificadas no veículo que devem ser corrigidas.
6. Os resultados de uma inspeção técnica só podem ser alterados, se for caso disso, por um organismo de supervisão ou pelo procedimento estabelecido pela autoridade competente, se as conclusões da referida inspeção forem manifestamente erróneas.

Artigo 14.º

Supervisão dos centros de inspeção

1. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção sejam supervisionados.
2. O organismo de supervisão deve realizar, pelo menos, as atividades enumeradas no anexo IV, ponto 1, e satisfazer os requisitos estabelecidos nos pontos 2 e 3 do mesmo anexo.

Os Estados-Membros devem publicar as regras e os procedimentos relativos à organização, às funções e aos requisitos, incluindo os requisitos de independência, aplicáveis ao pessoal do organismo de supervisão.

3. Os centros de inspeção explorados diretamente por uma autoridade competente devem ser dispensados dos requisitos de aprovação e supervisão, caso o organismo de supervisão faça parte da autoridade competente.
4. Os requisitos referidos nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo consideram-se cumpridos pelos Estados-Membros que exijam que os centros de inspeção sejam acreditados nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

CAPÍTULO V

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES*Artigo 15.º***Cooperação administrativa entre os Estados-Membros**

1. Os Estados-Membros devem designar um ponto de contacto nacional responsável pelo intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros e com a Comissão no quadro da aplicação da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o nome e os dados de contacto do seu ponto de contacto nacional até 20 de maio de 2015, e informam-na sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão elabora uma lista de todos os pontos de contacto e transmite-a aos Estados-Membros.

*Artigo 16.º***Plataforma eletrónica de informações sobre veículos**

A Comissão deve analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da criação de uma plataforma eletrónica de informações sobre os veículos, aproveitando as soluções informáticas já existentes e utilizadas no que respeita ao intercâmbio internacional de dados, de modo a minimizar os custos e evitar as duplicações. Na análise da questão, a Comissão deve estudar a forma mais adequada de ligar os sistemas nacionais existentes, com vista ao intercâmbio das informações sobre os dados relativos à inspeção técnica e às leituras dos conta-quilómetros entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, a matrícula e a homologação de veículos, os centros de inspeção, os fabricantes dos equipamentos de inspeção e os fabricantes automóveis.

A Comissão deve igualmente analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da recolha e conservação das informações disponíveis relativas aos principais componentes de segurança dos veículos envolvidos em acidentes graves, bem como a possibilidade de colocar à disposição dos inspetores, do titular do certificado de registo de matrícula e dos investigadores de acidentes, de forma anónima, informações sobre o historial de acidentes e as leituras de conta-quilómetros.

CAPÍTULO VI

ATOS DELEGADOS E ATOS DE EXECUÇÃO*Artigo 17.º***Atos delegados**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 18.º, no que diz respeito a:

- atualizar apenas as designações da categoria do veículo referidas no artigo 2.º, n.º 1, e no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, conforme necessário, em caso de alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação em matéria de homologação referida no artigo 2.º, n.º 1, sem afetar o âmbito de aplicação nem a periodicidade das inspeções,
- atualizar o Anexo I, ponto 3, no que diz respeito aos métodos, caso passem a estar disponíveis métodos de inspeção mais eficientes e eficazes, sem alargar a lista de itens a inspecionar,
- adaptar o Anexo I, ponto 3, na sequência de uma avaliação positiva dos custos e benefícios no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências em caso de alteração dos requisitos obrigatórios relevantes para efeitos de homologação na legislação da União em matéria de segurança ou de ambiente.

*Artigo 18.º***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 17.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 19 de maio de 2014. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 17.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 17.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 19.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité («Comité da Inspeção Técnica Automóvel»). Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 20.º

Relatórios

1. Até 30 de abril de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, em particular no que se refere ao nível de harmonização das inspeções técnicas periódicas, à eficácia das disposições sobre o seu âmbito de aplicação, à frequência das inspeções técnicas, ao reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica em caso de nova matrícula de veículos originários de outro Estado-Membro e aos resultados da análise relativa à viabilidade da introdução de uma plataforma eletrónica de informações sobre os veículos, a que se refere o artigo 16.º. O relatório deve também analisar a necessidade de atualizar os anexos, em particular à luz dos progressos técnicos e da prática. O relatório é apresentado após consulta ao comité referido no artigo 19.º. O relatório é acompanhado de propostas legislativas, se adequado.

2. Até 30 de abril de 2019, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório, com base em estudos independentes, sobre a eficácia da inclusão de reboques ligeiros e de veículos de duas e três rodas no âmbito de aplicação da presente diretiva. O relatório avalia a evolução da situação em matéria de segurança rodoviária na União e, para cada subcategoria de veículos da categoria L, compara os resultados das medidas nacionais de segurança rodoviária, tendo em conta a distância média percorrida por esses veículos. Em particular, a Comissão avalia se as normas e os custos das inspeções periódicas de cada categoria de veículos são proporcionais aos objetivos fixados em matéria de segurança rodoviária. O relatório é acompanhado de uma avaliação de impacto pormenorizada que analisa os custos e os benefícios em toda a União, incluindo as especificidades dos Estados-Membros. O relatório é disponibilizado pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa, se for o caso, para incluir novas categorias no âmbito de aplicação da presente diretiva.

Artigo 21.º

Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto na presente diretiva e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

Artigo 22.º

Disposições transitórias

1. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização, por um prazo máximo de cinco anos após 20 de maio de 2018, das instalações e do equipamento de inspeção a que se refere o artigo 11.º que não cumpram os requisitos mínimos estabelecidos no anexo III para efetuar inspeções técnicas.

2. Os Estados-Membros devem aplicar os requisitos estabelecidos no anexo V, o mais tardar, a contar de 1 de janeiro de 2023.

Artigo 23.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 20 de maio de 2017, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2018.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 24.º

Revogação

A Diretiva 2009/40/CE é revogada com efeitos a partir de 20 de maio de 2018.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 26.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS AO OBJETO E AOS MÉTODOS RECOMENDADOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA**1. GENERALIDADES**

O presente anexo indica os sistemas e componentes dos veículos a inspecionar e especifica o método de inspeção e os critérios recomendados para determinar se o estado do veículo é aceitável.

As inspeções técnicas devem incidir, pelo menos, nos itens enumerados no ponto 3, desde que estes digam respeito ao equipamento do veículo inspecionado no Estado-Membro em causa. As inspeções podem também incluir uma verificação para apurar se as peças e os componentes relevantes desse veículo correspondem às características de segurança e ambientais exigidas e 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 recomendados aceites pelas autoridades competentes. A autoridade competente deve assegurar-se da manutenção das normas de segurança e ambientais.

A inspeção de todos os itens enumerados adiante deve ser considerada obrigatória no contexto da inspeção técnica periódica dos veículos, exceto os marcados com um «X», que dizem respeito ao estado dos veículos e à aptidão destes para circular na via pública, mas que não são considerados essenciais no contexto de numa inspeção técnica.

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.

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 produzem ou utilizar qualquer outro meio de inspeção adequado, sem recorrer à utilização de equipamentos.

2. ÂMBITO DA INSPEÇÃO

A inspeção deve incidir, pelo menos, nos seguintes pontos:

- 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) Emissões;
- 9) Inspeções complementares aos veículos de transporte de passageiros das categorias M₂ e M₃.

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

As inspeções devem incidir, pelo menos, nos itens enumerados e ser efetuadas de acordo com as normas mínimas e os métodos recomendados indicados no quadro seguinte.

Para cada sistema e componente dos veículos sujeitos a inspeção, 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.

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
0. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO					
0.1. Placas de matrícula (se os requisitos o exigirem ¹)	Inspeção visual	a) 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		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 longos 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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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		
		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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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	
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		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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
		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	

Item	Método	Razões de reprovação	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
		e) Placa sinalética inexistente	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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
		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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		e) Flutuação excessiva da força de travagem durante a rotação completa da roda		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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⁾: 1. Veículos matriculados pela primeira vez após 1/01/2012: — Categoria M₁: 58 % — Categorias M₂ e M₃: 50 % — Categoria N₁: 50 % — Categorias N₂ e N₃: 50 % — Categorias O₂, O₃ e O₄: — semirreboques: 45 % ⁽²⁾ — reboques: 50 %		X	
		2. Veículos matriculados pela primeira vez antes de 1/01/2012: — Categorias M₁, M₂ e M₃: 50 % ⁽³⁾ — Categoria N₁: 45 % — Categorias N₂ e N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Categorias O₂, O₃ e O₄: 40 % ⁽⁵⁾		X	
		3. Outras categorias Categorias L (ambos os travões em conjunto): — Categoria L1e: 42 % — Categorias L2e e 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	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa

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. Nno 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 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 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
--------------------------------	---	--	--	---	---

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.4.2. Eficiência	Ensaio com frenómetro. Se não for possível, ensaio em estrada com um desaccelerógrafo 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	
		e) Outros componentes inexistentes ou danificados		X	
		f) O sistema indica a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		g) Guarda pó danificado ou deteriorado Guarda pó inexistente ou muito deteriorado	X	X	
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 fluído 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		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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 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		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas Direção afetada		X	X

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
3.2. Estado dos vidros	Inspeção visual	a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona de varrimentos dos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
		b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ¹ , (fora da zona limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
		c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa-para-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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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)	X		
		Lava-para-brisas não funciona		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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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	
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 a 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 a falha através do interface eletrónico do veículo (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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	
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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
		c) O sistema indica a 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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa

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		

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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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 dianteira 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	
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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Isolamentos danificados ou deteriorados Risco de curto-circuitos Incêndio iminente, formação de faíscas	X	X	X
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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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: 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
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		c) Pneus de construção diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo		X	
		d) Pneu com grandes danos ou cortes Telas visíveis ou danificadas		X	X
		e) Os indicadores de desgaste do pneu 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			
		h) Sistema de monitorização da pressão dos pneus a funcionar mal ou pneu obviamente pouco cheio Claramente inoperacional			

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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	
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 fraturado	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

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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 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	

Item	Método	Razões de reprovação	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	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	
		g) Modificação insegura ³ (componentes secundárias) Modificação insegura ³ (componentes principais)		X	X
		h) Mecanismo de engate pouco resistente		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias 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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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 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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		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 (OBD)		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
7.1.4. Pretensores dos cintos de segurança	Inspeção visual e/ou via o interface eletrónico (OBD)	a) Pretensor claramente inexistente ou inadequado para o veículo		X	
		b) O sistema indica a 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 a 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 a 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	
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 ²	X		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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) ¹	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	
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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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 (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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
8.2.1.2. Emissões de gases	— Para os veículos até à classe de emissão EURO 5 e Euro V ⁽⁷⁾: 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 VI ⁽⁸⁾: Medição com um analisador de gases de escape de acordo com os requisitos¹ ou leitura do OBD, de acordo com as recomendações do construtor e outros requisitos¹ Medições não aplicáveis a motores a dois tempos	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 — 3,5 % de acordo com a data da primeira matrícula ou entrada em circulação especificada nos requisitos¹ 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 requisitos¹		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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 (7): 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/VI (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, em conformidade com as recomendações do fabricante e outros requisitos¹ 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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	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 requisitos¹ 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 requisitos¹ ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos¹: 1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾ ou 0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾		X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	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 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.				

Item	Método	Razões de reprovação	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.				
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 contínua 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	
		d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	
		e) Não conforme com os requisitos ¹ Portas com abertura insuficiente	X	X	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.1.2. Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Mau funcionamento		X	
		b) Sinalização das saídas de emergência ilegível Sinalização das saídas de emergência inexistente	X	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
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 anti-encandeamento) 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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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) Degráus 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		
		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		

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		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	

Item	Método	Razões de reprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	

(¹) As categorias de veículos não abrangidas pela presente diretiva estão incluídas a título de orientação.

(²) Semirreboques homologados antes de 1 de janeiro de 2012: 43 %.

(³) Veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991: 48 %.

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

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

(⁶) Por exemplo: 2,5 m/s² para veículos das categorias N₁, N₂ e N₃ matriculados pela primeira vez depois de 1.1.2012.

(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.

(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 Anexo I, Quadro 1 (Euro 5) do Regulamento (CE) n.º 715/2007, a Diretiva 88/77/CEE e a Diretiva 2005/55/CE.

(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).

(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).

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 II

ELEMENTOS MÍNIMOS DOS CERTIFICADOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Elementos mínimos a constar dos certificados de inspeção técnica emitidos após as inspeções, precedidos pelos correspondentes códigos harmonizados da União:

- 1) Número de identificação do veículo (VIN ou número do quadro).
 - 2) Número de matrícula do veículo e símbolo de país no qual o veículo está matriculado.
 - 3) Local e data da inspeção.
 - 4) Leitura do conta-quilómetros no momento da inspeção (se disponível).
 - 5) Categoria do veículo (se disponível).
 - 6) Deficiências detetadas e nível de gravidade.
 - 7) Resultado da inspeção técnica
 - 8) Data da próxima inspeção técnica ou termo de validade do certificado atual (caso esta informação não seja fornecida por outros meios).
 - 9) Nome da entidade ou centro de inspeção e assinatura ou identificação do inspetor responsável pela inspeção.
 - 10) Outra informação
-

ANEXO III

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 I 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 dez leituras por segundo;
- 6) Meios adequados para inspecionar sistemas de travagem pneumáticos como manómetros, conectores e tubagens;
- 7) Dispositivo de medição da carga por roda/eixo para determinar as cargas por eixo (e, facultativamente, meios para medir a carga 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 ⁽¹⁾;
- 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/CNG/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;
- iii) Medição de emissões gasosas: 12 meses.

⁽¹⁾ Diretiva 2004/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 31 de março de 2004 relativa aos instrumentos de medição (JO L 135 de 30.4.2004, p. 1).

Quadro I ⁽¹⁾

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas																		
Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos na secção 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motociclos			1															
		L1e	G	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	G	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	G	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	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																		

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas																		
Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos na secção 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Até 3 500 kg, inclusive	M ₁ , M ₂	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3 500 kg, inclusive	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 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 3 500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3 500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 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 3 500 kg, inclusive	N ₁	G	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Até 3 500 kg, inclusive	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Equipamento mínimo necessário para as inspeções técnicas																		
Veículos		Categoria		Equipamento necessário, dos itens referidos na secção 1														
	Massa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	G	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Reboques	Até 750 kg, inclusive	O ₁		x												x		
	750 kg e ≤ 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) As categorias de veículos não abrangidas pela presente diretiva estão incluídas a título de orientação.

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

ANEXO IV

REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS À COMPETÊNCIA, FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS INSPETORES**1. Competência**

Antes de aprovarem candidatos a lugares de inspetor para a realização de inspeções técnicas periódicas, os Estados-Membros ou autoridades competentes devem 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,
- Matérias e transformação de matérias,
- Eletrónica,
- Eletricidade,
- 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

Os Estados-Membros ou autoridades competentes devem garantir 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 pelo Estado-Membro ou por um centro de formação aprovado do Estado-Membro 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,
- 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

Os Estados-Membros devem garantir que os inspetores recebem regularmente formação de atualização ou são sujeitos a exames adequados pelo Estado-Membro ou por um centro de formação aprovado do Estado-Membro.

Os Estados-Membros devem garantir 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 V

ORGANISMOS DE SUPERVISÃO

Os regulamentos e procedimentos relativos aos organismos de supervisão, estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 14.º, devem incidir, pelo menos, no seguinte:

1. Atribuições e atividades dos organismos de supervisão

Atribuições mínimas dos organismos 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 à entidade aprovada;

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 examinadores do organismo de supervisão,
- 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):

- contra-inspeção 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 da autorização 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 registe perda da boa reputação do centro ou do inspetor em causa.

2. Requisitos aplicáveis aos organismos 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 a cada Estado-Membro ou à sua autoridade competente 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,
- contra-inspeções 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) Organismos de supervisão:

- poderes desses organismos,
 - requisitos aplicáveis ao pessoal dos organismos de supervisão,
 - recursos e reclamações.
-

DIRETIVA 2014/46/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 3 de abril de 2014****que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) 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 deverá prever 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 imediato para a segurança rodoviária.
- (2) A matrícula de um veículo faculta a autorização administrativa para a sua entrada em circulação rodoviária. A Diretiva 1999/37/CE do Conselho ⁽³⁾ aplica-se apenas à emissão de matrículas para os veículos. Não obstante, e especialmente nos casos em que a circulação de um veículo na via pública possa constituir um risco, dadas as suas condições técnicas, deverá ser possível suspender a autorização de utilizar esse veículo durante um período determinado. Para reduzir o ónus administrativo resultante da suspensão, é conveniente dispensar a repetição do processo de matrícula uma vez levantada a suspensão.
- (3) Cumpre introduzir a obrigação de cancelar definitivamente a matrícula de um veículo notificado como veículo em fim de vida, nos termos da Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. Os Estados-Membros deverão poder especificar no direito nacional outras razões para cancelar a matrícula de um veículo.
- (4) Mesmo no caso de a matrícula de um veículo ter sido cancelada, deverá ser possível manter um registo dessa matrícula.
- (5) Os dados respeitantes aos veículos deverão ser registados eletronicamente, a fim de reduzir os encargos administrativos e de facilitar o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros.
- (6) A presente diretiva não deverá impedir um Estado-Membro de considerar o conjunto de dados eletrónicos mantido pelas respetivas autoridades competentes como a principal fonte de informações sobre um veículo matriculado no seu território. A fim de facilitar o intercâmbio de informações, os Estados-Membros deverão poder utilizar uma rede eletrónica que inclua os dados das bases de dados eletrónicas nacionais.
- (7) Caso sejam detetadas deficiências perigosas num veículo durante uma inspeção técnica e a autorização de circulação desse veículo na via pública tenha sido suspensa, essa suspensão deverá ser registada até o veículo ser aprovado em nova inspeção.

⁽¹⁾ JO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de março de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e Decisão do Conselho de 24 de março de 2014.

⁽³⁾ Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁽⁴⁾ Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

- (8) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à atualização do anexo I, ponto II.4, segundo travessão, e ponto III.1.A.b, e do anexo II da Diretiva 1999/37/CE, na eventualidade de um alargamento da União, e à atualização do anexo I, ponto II.6, no que se refere aos elementos não obrigatórios na eventualidade de alterações das definições ou do teor dos certificados de conformidade na legislação aplicável da União sobre homologação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. A Comissão, quando preparar e elaborar atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (9) Por conseguinte, a Diretiva 1999/37/CE deverá ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 1999/37/CE

- 1) No artigo 1.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A presente diretiva aplica-se aos documentos de matrícula dos veículos emitidos pelos Estados-Membros.».

- 2) Ao artigo 2.º são aditadas as seguintes alíneas:

- «e) “suspensão”: um período limitado durante o qual a circulação rodoviária de um veículo não é autorizada por um Estado-Membro e após o qual, desde que os motivos da suspensão tenham deixado de se verificar, o veículo pode ser autorizado a circular novamente sem necessidade de novo processo de matrícula;
- f) “cancelamento da matrícula”: o cancelamento da autorização de circulação rodoviária de um veículo por um Estado-Membro.».

- 3) Ao artigo 3.º são aditados os seguintes números:

«4. Os Estados-Membros devem registar eletronicamente os dados respeitantes a todos os veículos matriculados no seu território. Esses dados devem compreender:

- a) todos os elementos obrigatórios especificados no anexo I, ponto II.5, bem como os elementos especificados nos pontos II.6(j) e II.6(V.7) e (V.9) desse anexo, caso esses dados estejam disponíveis;
- b) outros dados não obrigatórios enumerados no anexo I ou dados constantes do certificado de conformidade, tal como previsto na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), sempre que possível;
- c) os resultados das inspeções técnicas periódicas obrigatórias previstas na Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (**) e o prazo de validade do certificado de inspeção técnica.

O tratamento de dados pessoais no contexto da presente diretiva deve ser realizado nos termos das Diretivas 95/46/CE (***) e 2002/58/CE (****) do Parlamento Europeu e do Conselho.

5. Os dados técnicos dos veículos devem ser disponibilizados às autoridades competentes ou aos centros de inspeção para efeitos da inspeção técnica periódica. Os Estados-Membros podem limitar a utilização e a divulgação desses dados pelos centros de inspeção para evitar o seu uso incorreto.

(*) Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

(**) 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 seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

(***) Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

(****) Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).».

4) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 3.º-A

1. Caso a autoridade competente de um Estado-Membro receba notificação de que a inspeção técnica periódica de um veículo revelou que a autorização de circulação rodoviária desse veículo foi suspensa nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2014/45/UE, a suspensão deve ser registada eletronicamente, e o veículo deve ser submetido a nova inspeção.

A suspensão produz efeitos até o veículo ser aprovado em nova inspeção técnica. Na sequência dessa aprovação, a autoridade competente deve autorizar sem demora a reposição do veículo em circulação. Não é necessário qualquer novo processo de matrícula.

Os Estados-Membros ou as respetivas autoridades competentes podem adotar medidas para facilitar a nova inspeção de um veículo cuja autorização de circulação rodoviária tenha sido suspensa. Essas medidas podem incluir a autorização de circular na via pública entre um local de reparação e um centro de inspeção para efetuar uma inspeção técnica.

2. Os Estados-Membros podem autorizar o titular do certificado de matrícula a apresentar à autoridade competente um pedido de transferência da matrícula para o novo proprietário do veículo.

3. Se uma autoridade competente de um Estado-Membro receber notificação de que um veículo foi tratado como veículo em fim de vida nos termos da Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), a matrícula do veículo deve ser cancelada de forma permanente, e deve ser introduzida no registo eletrónico informação para esse efeito.

(*) Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).».

5) Ao artigo 5.º, é aditado o seguinte número:

«3. Sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 4, e do artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2014/45/UE, os Estados-Membros reconhecem, em princípio, a validade do certificado de inspeção técnica caso mude a propriedade de um veículo que disponha de um comprovativo válido de inspeção técnica periódica.».

6) Os artigos 6.º e 7.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 7.º, no que diz respeito a alterar:

- o anexo I, ponto II.4, segundo travessão, e ponto III.1.A.b, e o anexo II, na eventualidade de um alargamento da União,
- o anexo I, ponto II.6, no que se refere aos elementos não obrigatórios na eventualidade de alterações das definições ou do teor dos certificados de conformidade na legislação aplicável da União sobre homologação.

Artigo 7.º

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
 2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 19 de maio de 2014. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
 3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 6.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
 4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
 5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e o Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»
- 7) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Os Estados-Membros devem prestar assistência mútua na aplicação da presente diretiva. Os Estados-Membros podem proceder ao intercâmbio de informações a nível bilateral ou multilateral, em especial para apurar, antes da matrícula de um veículo, o respetivo estatuto legal, se necessário, no Estado-Membro onde o veículo estava matriculado anteriormente. Esta verificação pode envolver, nomeadamente, a utilização de uma rede eletrónica que inclua os dados das bases de dados eletrónicas nacionais, a fim de facilitar o intercâmbio de informações.»

- 8) Ao anexo I, ponto II.6, é aditado o seguinte subponto:

«X) comprovativo da inspeção técnica, data da próxima inspeção técnica ou caducidade do atual certificado.»

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 20 de maio de 2017. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições a partir de 20 de maio de 2018.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

*Artigo 3.º***Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 4.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

D. KOURKOULAS

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 circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011 intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão estabeleceu um objetivo de segurança rodoviária total através do qual a União deveria aproximar-se das «zero mortes» em acidentes de viação no horizonte de 2050. Tendo em vista a realização desse objetivo, espera-se que as tecnologias automóveis deem um importante contributo para melhorar o registo de segurança do transporte rodoviário.
- (2) Na sua Comunicação intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs, para o horizonte de 2020, a redução do número de mortes em acidentes de viação na União para metade das registadas em 2010. Para se alcançar este objetivo, a Comissão definiu sete objetivos estratégicos 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, em particular os motociclistas.
- (3) 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 deverá compreender a inspeção técnica periódica dos veículos e a inspeção técnica na estrada dos veículos autorizados no transporte rodoviário comercial, bem como um procedimento de matrícula que permita suspender a utilização de circulação rodoviária de um veículo caso esse veículo constitua um perigo iminente para a segurança rodoviária. A inspeção periódica deverá constituir o instrumento principal para garantir a aptidão para a circulação rodoviária. As inspeções na estrada dos veículos comerciais deverão constituir meros complementos das inspeções periódicas.
- (4) A União adotou um conjunto de normas e requisitos técnicos no domínio da segurança dos veículos e das características ambientais. É necessário assegurar, mediante um regime de inspeções técnicas na estrada não anunciadas, que os veículos continuam em boas condições de circulação.
- (5) As inspeções técnicas na estrada são um elemento crucial para que os veículos comerciais conservem durante toda a sua vida útil um alto nível de aptidão para circular. Estas inspeções contribuem não só para a segurança rodoviária e a redução das emissões dos veículos, mas também para prevenir a concorrência desleal no transporte rodoviário que resultaria de um nível de inspeção diferente de Estado-Membro para Estado-Membro.

⁽¹⁾ JO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de março de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 24 de março de 2014.

- (6) O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ criou o Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR). O REETR permite a interligação dos registos eletrónicos nacionais de empresas de transporte em toda a União, em conformidade com a regulamentação da União em matéria de proteção de dados pessoais. A utilização deste sistema, explorado pela autoridade competente de cada Estado-Membro, facilita a cooperação entre os diferentes Estados-Membros.
- (7) A presente diretiva deverá aplicar-se a determinados veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h pertencentes às categorias definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. Os Estados-Membros deverão, contudo, ter a liberdade de efetuar inspeções técnicas a veículos não abrangidos pela diretiva ou controlar outros elementos do transporte rodoviário, em particular os períodos de condução e de descanso ou o transporte de mercadorias perigosas.
- (8) Os tratores de rodas com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h são cada vez mais utilizados, em substituição dos veículos pesados de mercadorias, no transporte local ou para o transporte rodoviário comercial de mercadorias. Como o seu potencial de risco é comparável ao dos veículos pesados de mercadorias, os veículos desta categoria que sejam utilizados principalmente na via pública deverão estar sujeitos ao mesmo tratamento que os veículos pesados de mercadorias no que respeita às inspeções técnicas na estrada.
- (9) Os relatórios sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ mostram claramente a importância das inspeções técnicas na estrada. No período 2009-2010, em toda a União, o número de veículos submetidos a esta inspeção e cujo estado obrigou à sua imobilização foi superior a 350 000. Os relatórios revelam também disparidades significativas nos resultados das inspeções efetuadas nos diferentes Estados-Membros. No período 2009-2010, a taxa de deteção de determinadas deficiências variava entre 2,1 % da totalidade de veículos inspecionados num Estado-Membro e 48,3 % noutro. A diferença no número de inspeções técnicas na estrada efetuadas pelos vários Estados-Membros é também significativa. Para se chegar a um maior equilíbrio, os Estados-Membros deverão comprometer-se a efetuar um número adequado de inspeções, proporcionado em relação ao número de veículos comerciais matriculados e/ou explorados no respetivo território.
- (10) As furgonetas, como, por exemplo, os veículos da categoria N₁, e os seus reboques não estão sujeitos aos mesmos requisitos de segurança rodoviária a nível da União que os veículos pesados, nomeadamente normas relativas ao tempo de condução, à formação dos condutores profissionais ou à instalação de limitadores de velocidade. Embora os veículos da categoria N₁ não sejam abrangidos pelo âmbito da presente diretiva, os Estados-Membros deverão tomá-los em consideração nas suas estratégias gerais de segurança rodoviária e de inspeção na estrada.
- (11) A fim de evitar custos e encargos administrativos desnecessários e de tornar as inspeções mais eficazes, as autoridades nacionais competentes deverão poder decidir dar prioridade aos veículos das empresas que não respeitam as normas de segurança e as normas ambientais, premiando em contrapartida, com menos inspeções, os veículos explorados por empresas responsáveis e atentas à segurança, conservados em bom estado. A seleção dos veículos para inspeção na estrada baseada no perfil de risco dos seus operadores poderá revelar-se uma ferramenta útil para efeitos da realização de controlos mais rigorosos e mais frequentes dos operadores com um perfil de risco mais elevado.
- (12) As inspeções na estrada deverão basear-se num sistema de classificação por níveis de risco. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 exige que os Estados-Membros alarguem o sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ no que se refere à execução das regras aplicáveis em matéria de períodos de condução e de repouso de modo a abranger outros domínios especificados

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade (JO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

⁽⁴⁾ Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

relacionados com o transporte rodoviário, incluindo a inspeção dos veículos comerciais. Por conseguinte, as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências constatadas nos veículos deverão ser introduzidas no sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE. Os Estados-Membros deverão poder decidir sobre as disposições técnicas e administrativas adequadas aplicáveis ao funcionamento dos sistemas de classificação por níveis de risco. A eficácia e a harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco em toda a União deverão ser objeto de uma análise mais aprofundada.

- (13) O titular do certificado de matrícula e, se for o caso, o operador do veículo deverão ser responsáveis por manter o veículo em condições de circulação.
- (14) Na realização da inspeção técnica na estrada, os inspetores deverão atuar com independência, e a sua apreciação não deverá ser afetada por conflitos de interesse, nomeadamente de natureza económica ou pessoal, em particular no tocante ao condutor, ao operador ou ao titular do certificado de matrícula, suscetíveis de ter influência na imparcialidade e objetividade da sua decisão. Por conseguinte, não deverá haver uma relação direta entre a remuneração dos inspetores e os resultados das inspeções técnicas na estrada. Tal não deverá impedir os Estados-Membros de autorizarem entidades privadas a efetuar inspeções técnicas mais minuciosas na estrada e reparações de veículos, inclusive no que respeita ao mesmo veículo.
- (15) As inspeções técnicas na estrada deverão consistir numa inspeção inicial, seguida, se necessário, de outra mais minuciosa. Em ambos os casos, a inspeção deverá incidir sobre as partes e os sistemas relevantes do veículo. No interesse da harmonização das inspeções minuciosas a nível da União, deverão ser introduzidos, para cada item a inspecionar, métodos de inspeção recomendados e exemplos de deficiências e respetiva tipificação por grau de gravidade.
- (16) A imobilização da carga é crucial para a segurança rodoviária. A carga deverá, por conseguinte, ser imobilizada de forma a aguentar as acelerações que ocorram durante a utilização do veículo na estrada. Para efeitos práticos, as forças mássicas resultantes dessas acelerações deverão ser utilizadas como valores limite com base nas normas europeias. O pessoal envolvido nos controlos da adequação da imobilização da carga deverá ser devidamente formado.
- (17) Todas as partes envolvidas no processo logístico, incluindo os embaladores, os carregadores, as empresas de transporte, os operadores e os condutores, têm um papel a desempenhar na garantia de que a carga seja devidamente embalada e carregada num veículo adequado.
- (18) Os relatórios das inspeções na estrada têm formato eletrónico em vários Estados-Membros. Se for esse o caso, deverá ser fornecida uma cópia ao condutor. Os dados e informações obtidos nas inspeções técnicas na estrada deverão ser transferidos para uma base de dados comum do Estado-Membro em causa, para que possam ser facilmente tratados e a informação relevante possa ser transferida sem encargos administrativos suplementares.
- (19) A fim de reduzir os encargos administrativos para as autoridades de inspeção, os relatórios das inspeções técnicas iniciais na estrada, incluindo aos veículos matriculados em países terceiros, deverão apenas cobrir informações essenciais que registem a realização do controlo a um dado veículo e o resultado desse controlo. Só é necessário um relatório pormenorizado quando for efetuada uma inspeção minuciosa após uma inspeção inicial.
- (20) A Comissão deve examinar a possibilidade de combinar o modelo de relatório constante do anexo IV da presente diretiva com outros relatórios.
- (21) O recurso a unidades móveis de inspeção reduz as demoras e os custos para os operadores, uma vez que permite efetuar inspeções minuciosas diretamente na estrada. Essas inspeções minuciosas poderão igualmente ser efetuadas nos centros de inspeção e instalações designadas para efeitos de inspeção técnica na estrada mais exequíveis.

- (22) O pessoal encarregado de realizar inspeções técnicas na estrada deverá ser devidamente formado e qualificado, nomeadamente para efetuar inspeções visuais de forma eficiente. Os inspetores encarregados de efetuar inspeções técnicas minuciosas na estrada deverão, pelo menos, ter as mesmas competências e satisfazer os mesmos requisitos que os inspetores que efetuam as inspeções previstas na Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. Os Estados-Membros deverão dispor que os inspetores que efetuem inspeções em instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou que recorram a unidades móveis de inspeção satisfaçam estes requisitos ou requisitos equivalentes aprovados pela autoridade competente.
- (23) A fim de reduzir os custos resultantes da utilização de equipamento técnico no âmbito de uma inspeção minuciosa na estrada, os Estados-Membros deverão poder exigir um pagamento caso sejam detetadas deficiências. O montante desse pagamento deverá ser razoável e proporcionado.
- (24) A cooperação e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros são essenciais para uma maior harmonização do sistema de inspeções técnicas na estrada em toda a União. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, cooperar mais estreitamente, inclusive nas ações no terreno, sempre que possível. A cooperação deverá compreender a organização periódica de ações concertadas de inspeção técnica na estrada.
- (25) Com vista ao intercâmbio eficiente de informações entre os Estados-Membros, deverá haver em cada um deles um ponto de contacto com as outras autoridades competentes interessadas. Esse ponto de contacto deverá também compilar os dados estatísticos de interesse. Os Estados-Membros deverão, além disso, aplicar no seu território uma estratégia coerente de repressão do incumprimento, e deverão poder designar um organismo de coordenação para o efeito. Em cada Estado-Membro, as autoridades competentes deverão definir procedimentos para efeitos da definição dos prazos a respeitar e da natureza das informações a comunicar.
- (26) Na designação dos pontos de contacto, deverão ser respeitadas as disposições constitucionais e o nível de competências delas decorrente.
- (27) Para que o regime de inspeção técnica na estrada existente na União possa ser monitorizado, os Estados-Membros deverão comunicar à Comissão, antes de 31 de março de 2012 e, daí em diante, de dois em dois anos antes de 31 de março, os resultados das inspeções técnicas na estrada. A Comissão deverá transmitir os dados recolhidos ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (28) A fim de minimizar o tempo perdido pelas empresas e pelos condutores e de aumentar a eficiência global das inspeções na estrada, deve ser incentivada a realização de inspeções técnicas na estrada, a par com inspeções de verificação do cumprimento da legislação social no domínio do transporte rodoviário, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, a Diretiva 2006/22/CE e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho ⁽³⁾.
- (29) Os Estados-Membros deverão estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração da presente diretiva e garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias. Os Estados-Membros deverão, em particular, incluir medidas apropriadas para dar resposta aos casos em que o condutor, ou o operador, não coopere com o inspetor ou para os casos de utilização não autorizada de um veículo que apresente deficiências perigosas.
- (30) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ 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 seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (ver página 51 do presente Jornal Oficial).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (31) A Comissão não deverá adotar atos de execução relativos aos processos de notificação dos veículos que apresentam deficiências importantes ou perigosas aos pontos de contacto do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado, bem como ao formato em que devem ser comunicadas à Comissão as informações recolhidas pelos Estados-Membros no tocante aos veículos inspecionados, caso o Comité instituído nos termos da presente diretiva não emita um parecer sobre o projeto de ato de execução apresentado pela Comissão.
- (32) A fim de atualizar o artigo 2.º, n.º 1, e o anexo V, ponto 6, sem afetar o âmbito de aplicação da presente diretiva, atualizar o anexo II, ponto 2, no que diz respeito aos métodos adaptar o anexo II, ponto 2 no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, designadamente a nível de peritos. A Comissão, quando preparar e elaborar atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada, dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (33) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, o aumento da segurança rodoviária mediante o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de regras harmonizadas para as inspeções técnicas na estrada a veículos em circulação na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão ou ao efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para se alcançar aquele objetivo.
- (34) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, conforme estabelecido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (35) A presente diretiva desenvolve o atual regime de inspeções técnicas na estrada, atualiza os requisitos técnicos estabelecidos na Diretiva 2000/30/CE e incorpora as regras constantes da Recomendação 2010/379/UE da Comissão ⁽¹⁾. Por conseguinte, a Diretiva 2000/30/CE deverá ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

A fim de aumentar a segurança rodoviária e de melhorar o ambiente, a presente diretiva estabelece os requisitos mínimos para o regime de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação no território dos Estados-Membros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se aos veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, definidas na Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e na Diretiva 2007/46/CE:

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

⁽¹⁾ Recomendação 2010/379/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, relativa à avaliação do risco de deficiências detetadas durante a inspeção técnica na estrada (de veículos comerciais) em conformidade com a Diretiva 2000/30/CE (JO L 173 de 8.7.2010, p. 97).

⁽²⁾ Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE (JO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

- 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, e para acomodar pessoas com massa máxima superior a 3,5 toneladas – categorias O₃ e O₄;
- d) Tratores de rodas da categoria T5, utilizados principalmente na via pública para o transporte rodoviário de mercadorias, com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

2. A presente diretiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efetuarem inspeções técnicas na estrada a veículos não abrangidos pelas suas disposições, tais como veículos comerciais ligeiros da categoria NI com massa máxima não superior a 3,5 toneladas, e de controlarem outros elementos do transporte e da segurança rodoviários ou efetuarem inspeções fora da via pública. Nada na presente diretiva impede um Estado-Membro de limitar a utilização de um determinado tipo de veículo a certas partes da sua rede rodoviária por razões de segurança rodoviária.

Artigo 3.º

Definições

Exclusivamente para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Veículo», um veículo a motor que não circula sobre carris, e o seu reboque;
- 2) «Veículo a motor», um veículo de rodas, provido de um motor de propulsão, que se move pelos próprios meios e tem uma velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;
- 3) «Reboque», um veículo de rodas sem propulsão própria, projetado e fabricado para ser rebocado por um veículo a motor;
- 4) «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;
- 5) «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;
- 6) «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;
- 7) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo matriculado ou posto em circulação num Estado-Membro;
- 8) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo está matriculado;
- 9) «Empresa», uma empresa tal como definida no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009;
- 10) «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 de um Estado-Membro ou sob a sua supervisão direta;

- 11) «Via pública», uma via de utilidade pública geral, tal como uma estrada local, regional ou nacional, uma via rápida ou uma autoestrada;
- 12) «Inspeção técnica», inspeção técnica nos termos do artigo 3.º, ponto 9, da Diretiva 2014/45/UE;
- 13) «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;
- 14) «Autoridade competente», uma autoridade ou um organismo público ao qual o Estado-Membro atribua a responsabilidade por administrar o regime de inspeções técnicas na estrada, incluindo, se for caso disso, a execução dessas inspeções;
- 15) «Inspetor», uma pessoa autorizada por um Estado-Membro ou pela sua autoridade competente a efetuar inspeções técnicas iniciais e/ou minuciosas na estrada;
- 16) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica na estrada;
- 17) «Inspeção concertada na estrada», uma inspeção técnica na estrada realizada conjuntamente pelas autoridades competentes de dois ou mais Estados-Membros.
- 18) «Operador», uma pessoa singular ou coletiva que opera um veículo como seu proprietário, ou está autorizada a fazê-lo pelo proprietário;
- 19) «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;
- 20) «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.

CAPÍTULO II

REGIME DE INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA E OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Regime de inspeção na estrada

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

Artigo 5.º

Percentagem de veículos a inspecionar

1. Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, ponto 1, alíneas a), b) e c), o número total de inspeções técnicas iniciais na estrada na União deve corresponder, por ano civil, a pelo menos 5 % do número total desses veículos matriculados nos Estados-Membros.
2. Os Estados-Membros devem envidar esforços para realizar um número adequado de inspeções técnicas iniciais na estrada, proporcional ao número total desses veículos matriculados no seu território.
3. As informações sobre os veículos inspecionados devem ser comunicadas à Comissão nos termos do artigo 20.º, n.º 1.

*Artigo 6.º***Sistema de classificação por níveis de risco**

Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), os Estados-Membros devem assegurar que as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências descritas no Anexo II e, se aplicável, no Anexo III, constatadas nos veículos operados por cada empresa, sejam introduzidas no sistema de classificação por níveis de risco criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE. Para a atribuição de um perfil de risco a uma empresa, os Estados-Membros podem utilizar os critérios enumerados no Anexo I. Essas informações devem ser utilizadas para controlar com maior rigor e maior frequência as empresas com uma classificação de risco elevado. O sistema deve ser administrado pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

Para efeitos da aplicação do primeiro parágrafo, os Estados-Membros de matrícula utilizam as informações recebidas de outros Estados-Membros nos termos do artigo 18.º, n.º 1.

Os Estados-Membros podem permitir inspeções adicionais numa base voluntária. As informações sobre o cumprimento das disposições operacionais decorrentes das inspeções voluntárias podem ser tidas em conta para melhorar o perfil de risco das empresas.

*Artigo 7.º***Responsabilidades**

1. Os Estados-Membros devem exigir que o certificado correspondente à inspeção técnica periódica mais recente, uma cópia do certificado ou, se este for eletrónico, uma versão impressa autenticada ou o original impresso do certificado, e o relatório da inspeção técnica na estrada mais recente, sejam conservados a bordo do veículo, caso estejam disponíveis. Os Estados-Membros podem autorizar que as suas autoridades aceitem comprovativos eletrónicos dessas inspeções, caso essas informações estejam acessíveis.
2. Os Estados-Membros devem exigir que as empresas e os condutores um veículo submetido a uma inspeção técnica na estrada cooperem com os inspetores, facultando-lhes acesso ao veículo, às suas peças e a toda a documentação pertinente para efeitos de inspeção.
3. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam definidas as responsabilidades das empresas 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 8.º***Inspetores**

1. Ao selecionarem um veículo para inspeção técnica na estrada e ao efetuarem 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.
2. Ao efetuarem uma inspeção técnica na estrada, os inspetores devem estar livres de conflitos de interesses suscetíveis de influenciar a imparcialidade e a objetividade das suas decisões.
3. A remuneração dos inspetores não deve estar diretamente relacionada com o resultado das inspeções técnicas iniciais ou minuciosas na estrada.
4. As inspeções técnicas minuciosas na estrada devem ser efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação previstos no artigo 13.º e no Anexo IV da Diretiva 2014/45/UE. Os Estados-Membros podem dispor que os inspetores que efetuem inspeções em instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou que recorram a unidades móveis de inspeção satisfaçam esses requisitos ou requisitos equivalentes aprovados pela autoridade competente.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO

*Artigo 9.º***Seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada**

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

*Artigo 10.º***Objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos selecionados nos termos do artigo 9.º sejam submetidos a uma inspeção técnica inicial na estrada.

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

- a) Deve verificar, se existirem, o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção técnica na estrada, conservados a bordo nos termos do artigo 7.º, n.º 1, ou os comprovativos eletrónicos desses documentos;
- b) Deve avaliar visualmente o estado técnico do veículo;
- c) Pode efetuar uma avaliação visual das condições de imobilização da carga do veículo, nos termos do artigo 13.º;
- d) Pode efetuar controlos técnicos por qualquer método considerado adequado. Esses controlos técnicos podem ser efetuados 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 artigo 14.º, n.º 1.

O inspetor deve verificar se as eventuais deficiências indicadas no relatório de inspeção técnica na estrada anterior foram corrigidas.

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

3. A inspeção técnica minuciosa na estrada deve abranger os itens enumerados no anexo II 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.

4. Se o certificado de inspeção técnica, ou o relatório de inspeção na estrada, indicar que um dos itens enumerados no anexo II foi inspecionado nos três últimos meses, o inspetor deve abster-se de o inspecionar, exceto se uma deficiência óbvia o justificar.

*Artigo 11.º***Instalações de inspeção**

1. As inspeções técnicas minuciosas na estrada devem ser efetuadas recorrendo a uma unidade móvel de inspeção, a instalações designadas para efeitos de inspeção na estrada ou a um centro de inspeção na aceção da Diretiva 2014/45/UE.

2. Caso estas inspeções minuciosas tenham 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 devem dispor 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, na medida do necessário. 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 12.º

Avaliação das deficiências

1. O Anexo II prevê, para cada item a inspecionar, uma lista de deficiências possíveis e o seu nível de gravidade, a utilizar nas inspeções técnicas na estrada.

2. As deficiências identificadas durante as inspeções técnicas na estrada dos veículos são classificadas num dos grupos seguintes:

- a) Deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente, e outras anomalias menores;
- 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, e outras anomalias mais importantes;
- c) Deficiências perigosas, com um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto no ambiente.

3. Um veículo que apresente deficiências pertencentes a um ou mais dos grupos de deficiências previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves. Um veículo que apresente várias deficiências nos mesmos pontos inspecionados, definidos no âmbito da inspeção a que se refere o Anexo II, ponto 1, 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 13.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, 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. Podem ser realizados controlos para verificar que, em qualquer situação de utilização do veículo, incluindo situações de emergência ou arranques em subidas:

- a posição das diversas cargas só pode sofrer alterações mínimas, tanto no que respeita à posição relativa das cargas entre si como à posição das cargas em relação aos taipais ou outras superfícies do veículo, e
- as cargas não podem sair do espaço de carga ou deslocar-se para fora da superfície de carga.

2. 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) ⁽¹⁾, a imobilização da carga e a inspeção da imobilização da carga podem ser efetuadas em conformidade com os princípios e, se for caso disso, as normas estabelecidos no Anexo III, Secção I. Pode ser utilizada a versão mais recente das normas estabelecidas no Anexo III, Secção I, ponto 5.

⁽¹⁾ Transposto pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2012/45/UE da Comissão (JO L 332 de 4.12.2012, p. 18).

3. As disposições a que se refere o artigo 14.º podem ser igualmente aplicáveis em caso de deficiência importante ou perigosa da imobilização da carga.

4. Os Estados-Membros velam por que o pessoal envolvido nos controlos da imobilização da carga seja devidamente formado para o efeito.

Artigo 14.º

Disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem prever que toda e qualquer deficiência importante ou perigosa constatada numa inspeção inicial ou minuciosa deve ser corrigida antes de o veículo voltar a ser utilizado na via pública.

2. Se o veículo estiver matriculado no Estado-Membro em que foi objeto da inspeção técnica na estrada, o inspetor pode decidir submetê-lo a inspeção técnica completa num prazo especificado. Se o veículo estiver matriculado noutro Estado-Membro, a autoridade competente pode solicitar à autoridade competente desse outro Estado-Membro, através dos pontos de contacto a que se refere o artigo 17.º, que submeta o veículo a nova inspeção técnica pelo procedimento previsto no artigo 18.º, n.º 2. Sempre que se constatem, num veículo matriculado fora da União, deficiências importantes ou perigosas, os Estados-Membros podem decidir informar do facto a autoridade competente do país em que o veículo foi matriculado.

3. Em caso de deficiência que exija uma correção rápida ou imediata devido a um risco direto e imediato para a segurança rodoviária, o Estado-Membro ou a autoridade competente em causa devem prever que a utilização desse veículo seja limitada ou proibida até que as deficiências em causa sejam corrigidas. Pode ser autorizada a utilização desse veículo a fim de o conduzir para uma das oficinas mais próximas em que possam ser corrigidas essas deficiências, 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. Em caso de deficiências que não exijam uma correção imediata, o Estado-Membro ou a autoridade competente em causa podem decidir das condições e do prazo razoável durante o qual o veículo pode ser utilizado até à correção das deficiências.

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 em que possa ser reparado.

Artigo 15.º

Taxa de inspeção

Caso sejam constatadas deficiências por ocasião de uma inspeção minuciosa, os Estados-Membros podem impor o pagamento de uma taxa razoável e proporcionada, que deve estar ligada ao custo da realização da inspeção.

Artigo 16.º

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

1. Para cada inspeção técnica inicial na estrada efetuada, devem ser comunicadas à autoridade competente as seguintes informações:

a) País de matrícula do veículo;

b) Categoria do veículo;

c) Resultados da inspeção técnica inicial na estrada.

2. Concluída uma inspeção minuciosa, o inspetor deve redigir um relatório conforme previsto no anexo IV. Os Estados-Membros devem assegurar que seja fornecida ao condutor do veículo uma cópia do relatório de inspeção.

3. O inspetor deve comunicar à autoridade competente, num prazo razoável, os resultados das inspeções minuciosas que efetuou. A autoridade competente deve conservar essas informações, em conformidade com a legislação aplicável em matéria de proteção de dados, durante, pelo menos, 36 meses, a contar da data de receção.

CAPÍTULO IV

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES*Artigo 17.º***Designação dos pontos de contacto**

1. Cada Estado-Membro deve designar um ponto de contacto, o qual:
 - assegura a coordenação com os pontos de contacto designados pelos outros Estados-Membros, no que respeita às medidas tomadas em conformidade com o artigo 18.º;
 - transmite à Comissão os dados referidos no artigo 20.º,
 - assegura, se necessário, qualquer outro tipo de intercâmbio de informações e prestação de assistência aos pontos de contacto de outros Estados-Membros.
2. Cada Estado-Membro deve comunicar à Comissão, até 20 de maio de 2015, o nome e os dados de contacto do ponto de contacto nacional e informá-la sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão compila a lista de pontos de contacto e transmite-a aos Estados-Membros.

*Artigo 18.º***Cooperação entre os Estados-Membros**

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

*Artigo 19.º***Inspeção técnica concertada na estrada**

Numa base anual, os Estados-Membros devem organizar regularmente inspeções concertadas na estrada. Os Estados-Membros podem combinar essas inspeções com as previstas no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE.

*Artigo 20.º***Comunicação de informações à Comissão**

1. Antes de 31 de março de 2021 e, daí em diante, de dois em dois anos antes de 31 de março, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, e por meios eletrónicos, os dados recolhidos no biénio anterior relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender:
 - a) O número de veículos inspecionados;
 - b) 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 anexo IV, ponto 10.

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

2. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as normas de execução relativas ao formato eletrónico em que os dados a que se refere o n.º 1 devem ser comunicados. Até à adoção dessas regras, deve ser utilizado o modelo de relatório que figura no anexo V.

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

CAPÍTULO V

ATOS DELEGADOS E ATOS DE EXECUÇÃO

Artigo 21.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 22.º, no que diz respeito a:

- atualizar o artigo 2.º, n.º 1, e o Anexo IV, ponto 6, conforme necessário para ter em conta as alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação referida naquele artigo, sem afetar o âmbito de aplicação da presente diretiva;
- atualizar o Anexo II, ponto 2, no que diz respeito aos métodos, caso passem a estar disponíveis métodos de inspeção mais eficientes e eficazes, sem alargar a lista de itens a controlar;
- adaptar o Anexo II, ponto 2, na sequência de uma avaliação positiva dos custos e benefícios no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências em caso de alteração dos requisitos obrigatórios relevantes para efeitos de homologação na legislação da União em matéria de segurança ou ambiente.

Artigo 22.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 21.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 19 de maio de 2014. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no artigo 21.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 21.º só entram em vigor se se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 23.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité da inspeção técnica automóvel a que se refere a Diretiva 2014/45/UE. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 24.º***Relatórios**

1. Até 20 de maio de 2016, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva. O relatório deve analisar, nomeadamente, o seu efeito no que se refere ao aumento da segurança rodoviária, bem como os custos e os benefícios da eventual inclusão das categorias N₁ e O₂ no âmbito de aplicação da presente diretiva.
2. Até 20 de maio de 2022, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, nomeadamente no que se refere à eficácia e à harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco, em especial na definição de um perfil de risco comparável entre as diferentes empresas. O relatório deve ser acompanhado de uma avaliação de impacto pormenorizada que analise os custos e os benefícios em toda a União. A avaliação de impacto deve ser disponibilizada ao Parlamento Europeu e ao Conselho pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa, se adequado, para incluir novas categorias no âmbito de aplicação da presente diretiva.

*Artigo 25.º***Sanções**

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto na presente diretiva e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

*Artigo 26.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 20 de maio de 2017, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2018.

No que diz respeito ao sistema de classificação por níveis de risco a que se refere o artigo 6.º da presente diretiva, os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 20 de maio de 2019.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nos domínios abrangidos pela presente diretiva.

*Artigo 27.º***Revogação**

A Diretiva 2000/30/CE é revogada com efeitos a partir de 20 de maio de 2018.

*Artigo 28.º***Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 29.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de abril de 2014.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

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 25 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,

D_{Yi} = número de deficiências no ano 1, 2 ou 3,

D_{Y1} = ($\#D_{pe} \times 40$) + ($\#D_{im} \times 10$) + ($\#D_{li} \times 1$) 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, 3

b) Nível de risco anual:

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

em que:

AR = 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

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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.2. Estado do pedal/do manípulo e curso do dispositivo de acionamento do travão	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) 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 Se o funcionamento estiver afetado	X	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 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	X		
		Pressão baixa indetetável		X	

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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, 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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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)		X	
		Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)			X
		c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas		X	
		Funcionamento dos travões afetado por bloqueio ou fuga iminente			X
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	d) Tubagens mal colocadas	X		
		Risco de danos		X	
		a) Risco iminente de falha ou fratura			X
		b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas	X		
		Tubagens danificadas ou esfoladas		X	
		c) Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem pneumáticos)		X	
		Fugas nas tubagens ou nas ligações (sistemas de travagem hidráulicos)			X
		d) Dilatação excessiva das tubagens sob pressão		X	
		Reforço têxtil afetado			X
		e) Tubagens com porosidade		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
1.1.13. Cintas e calços dos travões	Inspeção visual	a) Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo atingida)		X	
		Cinta ou calço com desgaste excessivo (marca de mínimo não visível)			X
		b) Cinta ou calço atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.)		X	
		Eficácia da travagem afetada			X
		c) Cinta ou calço inexistente ou mal montado			X
1.1.14. Tambores e discos dos travões	Inspeção visual	a) Tambor ou disco desgastado		X	
		Tambor ou disco excessivamente riscado, fendido, mal fixado ou fraturado			X
		b) Tambor ou disco atacado (com óleo, massa lubrificante, etc.)		X	
		Eficácia da travagem gravemente afetada			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.		X	
		Eficácia da travagem afetada			X
		b) Componentes com corrosão ou desgaste excessivo		X	
		Eficácia da travagem afetada.			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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		f) Movimento anormal das alavancas/articulações, indicativo de afinação deficiente ou de desgaste excessivo		X	
1.1.16. Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	Inspeção visual dos componentes ao acionar o sistema de travagem, se possível	a) 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		

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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		
		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	
		b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante Funcionalidade do sistema afetada	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	Inexistente		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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⁾	e) Flutuação excessiva da força de travagem durante a rotação completa da roda		X	
		Não se observa, pelo menos, o valor mínimo seguinte ⁽²⁾ :		X	
		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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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		X	
		Nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas			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)		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	
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.		X	
		Atingidos menos de 50 % dos valores acima indicados, relativamente à massa do veículo durante o ensaio.			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		X	
		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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	Inspeção visual do funcionamento da direção girando o volante	a) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas. Funcionamento afetado.		X	X
		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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.1.3. Estado das barras e articulações da direção	Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção, girando o volante no sentido dos ponteiros dos relógio e no sentido contrário.	a) Movimento relativo de componentes que deviam estar fixos Movimento excessivo ou risco de se soltarem		X	X
		b) Desgaste excessivo nas juntas. Sério risco de se soltarem.		X	X
		c) Componentes fraturados ou deformados Funcionamento afetado		X	X
		d) 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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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

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 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
		d) Modificação insegura ³		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
2.2.2. Coluna da direção e amortecedores da direção	Pressionar e puxar o volante segundo o eixo da coluna da direção e empurrar o volante em várias direções num plano perpendicular à coluna da direção. Inspeção visual da folga e do estado das ligações flexíveis e das juntas universais	a) Movimento excessivo, para cima ou para baixo, do centro do volante		X	
		b) Movimento radial excessivo do topo da coluna da direção, a partir do eixo da coluna		X	
		c) Ligação flexível deteriorada		X	
		d) 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	X		
		Condução em linha reta afetada; estabilidade direcional comprometida		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 comprometida		X	X
		c) Acessório defeituoso Acessório seriamente afetado		X	X

Itens		Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
2.6.	Direção assistida eletrónica (EPS)	Inspeção visual e verificação da coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor e/ou utilizando o 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-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
3.2.	Estado dos vidros	Inspeção visual	a) Vidros ou painéis transparentes (se autorizados) rachados ou descoloridos (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
			b) Vidros ou painéis transparentes (incluindo películas refletoras ou fumadas) não conformes com as especificações dos requisitos ¹ , (fora da zona limpa pelos limpa-para-brisas) Dentro da zona de varrimento dos limpa-para-brisas ou espelhos exteriores não visíveis	X		
			c) Vidros ou painéis transparentes num estado inaceitável Visibilidade através da zona de varrimento dos limpa-para-brisas muito afetada		X	
						X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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)	X		
		Menos de duas possibilidades de retrovisão disponíveis		X	
		b) Espelho ou dispositivo ligeiramente danificado ou ligeiramente solto	X		
		Espelho ou dispositivo inoperacional, muito danificado, solto ou mal fixado		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 ou inexistente		X	
		b) Escova defeituosa	X		
		Escova de limpa-para-brisas inexistente ou claramente defeituosa		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)	X		
		Lava-para-brisas não funciona		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 dos LED, menos de 1/3 não funcionam)	X		
		Luzes/fontes luminosas únicas; no caso dos LED, visibilidade seriamente afetada		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) Sistema de projeção ligeiramente defeituoso (refletor e lente)	X		
		Sistema de projeção muito defeituoso ou inexistente (refletor e lente)		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)	X		
		Excedido o valor máximo de intensidade luminosa para a frente excedido		X	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
4.1.4. Cumprimento dos requisitos ¹	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição, brilho ou marcação não conforme com os requisitos ¹		X	
		b) Presença, na lente ou na fonte luminosa, de produtos que reduzem claramente a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida		X	
		c) Fonte luminosa e farol incompatíveis		X	
4.1.5. Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatórios)	Inspeção visual e em funcionamento, se possível	a) Dispositivo 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	X		
		No caso de faróis de descarga de gás		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.2. Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas					
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	
		b) Mau funcionamento do dispositivo de comando		X	
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

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	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	

Itens		Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
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	
			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	X		
			É possível ligar a luz de marcha-atrás sem a marcha-atrás estar engatada		X	
4.7. Luz da placa de matrícula da retaguarda						
4.7.1.	Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Lâmpada emite feixe luminoso direto ou luz branca para a retaguarda	X		
			b) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas múltiplas) Fonte luminosa defeituosa (Fontes luminosas únicas)	X		X
			c) Lâmpada mal fixada Risco muito sério de cair	X		X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 (retrorrefletoras) de conspicuidade e placas indicadoras à retaguarda					
4.8.1. Estado	Inspeção visual	a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado Reflexão afetada	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	
		c) Mau funcionamento das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator Luzes do travão do reboque totalmente inoperacionais		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)	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 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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
4.1.3. Bateria	Inspeção visual	a) Mal fixada	X		
		Mal fixada; risco de curto-circuitos		X	
		b) Com fugas	X		
		Perda de substâncias perigosas		X	
		c) Interruptor (se exigido) defeituoso		X	
		d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos		X	
		e) Ventilação (se exigida) inadequada		X	
5. EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO					
5.1. Eixos					
5.1.1. Eixos (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível.	a) Eixo fraturado ou deformado			X
		b) Má fixação ao veículo		X	
		Estabilidade comprometida, funcionamento afetado: Movimento extensivo em relação às fixações			X
		c) Modificação insegura ³		X	
		Estabilidade comprometida, funcionamento afetado, insuficiente espaço livre em relação a outras partes do veículo ou ao chão			X
5.1.2. Mangas de eixo (+ E)	Inspeção visual e com um detetor de folgas em rodas, se disponível. Aplicar uma força vertical ou lateral a cada roda e registar o movimento do eixo em relação à manga de eixo.	a) Manga de eixo fraturada			X
		b) Desgaste excessivo da cavilha e/ou dos casquilhos		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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		d) Cavilha da manga de eixo mal fixada. Risco de se soltar; estabilidade direcional comprometida		X	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 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
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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	
		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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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	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

Itens		Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
				Ligeira	Importante	Perigosa
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	
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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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		X	
		Perigo para a saúde de passageiros			X
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		X	
		Risco de incêndio; perda excessiva de matérias perigosas			X
		c) Tubagens friccionadas	X		
		Tubagens danificadas		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
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 defeituosas ¹			X
		a) Má fixação ou danos passíveis de causar lesões mediante contacto		X	
		Risco de queda de peças; funcionalidade fortemente afetada			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		X	
		Risco muito sério de cair			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)		X	
		Componentes danificados, defeituosos ou fissurados (se estiverem a ser utilizados)			X
		b) Componentes com desgaste excessivo		X	
		Desgaste abaixo do limite			X
		c) Má fixação		X	
		Partes soltas com risco muito sério de caírem			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)	X		
		Obstrução completa da placa de matrícula (quando não está a ser utilizada)		X	
		g) Modificação insegura ³ (componentes secundárias)		X	
		Modificação insegura ³ (componentes principais)			X
		h) Mecanismo de engate pouco resistente, incompatível ou não conforme com os requisitos			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.1.7. Transmissão	Inspeção visual	a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária		X	X
		b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão Risco muito sério de se soltarem ou fissurarem		X	X
		c) Desgaste excessivo das juntas universais ou correias 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	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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2. Cabina e carroçaria					
6.2.1. Estado	Inspeção visual	a) Painel ou peça mal fixado ou danificado, passível de causar lesões		X	
		Em risco de cair			X
		b) Pilar da carroçaria mal fixado		X	
		Estabilidade comprometida			X
		c) Entrada de gases do motor ou de escape		X	
		Perigo para a saúde de passageiros			X
		d) Modificação insegura ³		X	
		Espaço livre insuficiente entre peças em rotação ou móveis e a estrada			X
6.2.2. Fixação	Inspeção visual	a) Carroçaria ou cabina mal fixada		X	
		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		X	
		Má fixação ou fixação inexistente da carroçaria/cabina ao quadro ou às travessas de modo a pôr seriamente em risco a segurança rodoviária			X
		d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes		X	
		Estabilidade comprometida			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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)		X	
		Porta passível de abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada (portas com eixo de rotação)			X
6.2.4. Piso	Inspeção visual	c) Portas, dobradiças, fechos ou pilares deteriorados	X		
		Portas, dobradiças, fechos ou pilares inexistentes ou mal fixados		X	
6.2.5. Banco do condutor	Inspeção visual	Piso mal fixado ou muito deteriorado		X	
		Estabilidade insuficiente			X
6.2.6. Outros bancos	Inspeção visual	a) Banco com estrutura defeituosa		X	
		Banco mal fixado			X
6.2.7. Comandos de condução	Inspeção visual	b) Mecanismo de regulação não funciona corretamente		X	
		Banco móvel ou encosto do banco não fixável			X
6.2.8. Outros comandos	Inspeção visual	a) Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes secundários)	X		
		Bancos defeituosos ou mal fixados (componentes principais)		X	
6.2.9. Outros equipamentos	Inspeção visual	b) Bancos não montados em conformidade com os requisitos ¹	X		
		Excedido o número de bancos permitido; posicionamento não conforme com a homologação		X	
6.2.10. Outros equipamentos	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento de comandos necessários para garantir uma utilização segura do veículo		X	
		Segurança de funcionamento afetada			X

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
6.2.8. Degraus da cabina	Inspeção visual	a) Degrau ou estribo mal fixado	X		
		Estabilidade insuficiente		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		
		Risco de peças montadas causarem lesões; segurança de funcionamento afetada		X	
		c) Equipamento hidráulico com fugas	X		
6.2.10. Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	Inspeção visual	Perda importante de matérias perigosas		X	
		a) Inexistentes, mal fixados ou muito corroídos	X		
		Risco de lesões; risco de caírem		X	
		b) Espaço livre insuficiente em relação à roda (dispositivos antiprojeção)	X		
		Espaço livre insuficiente em relação à roda (guarda-lamas)		X	
		c) Não conforme com os requisitos ¹	X		
		Cobertura insuficiente da largura do pneu		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		X	
		Estabilidade afetada			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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		b) O sistema indica a falha através do painel eletrónico do veículo		X	
7.2. Extintor (X) ²	Inspeção visual	a) Inexistente		X	
		b) Não conforme com os requisitos ¹	X		
		Se exigido (táxis, autocarros, etc.)		X	
7.3. Bloqueios e dispositivo anti-rroubo	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		
		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	
		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	

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)	a) Claramente manipulado (fraude) para reduzir ou falsar 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 ruído (+ E)	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 aparelho de medição de 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 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	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
		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 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/VI ⁽⁸⁾: 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.	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:		X	
		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 % ⁽⁷⁾ — 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 $1 \pm 0,03$ ou não conforme com as especificações do fabricante		X	
		d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo		X	
		e) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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 ⁽⁷⁾: 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/VI ⁽⁸⁾: 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	a) No caso dos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data especificada nos requisitos ¹ , a opacidade excede o nível indicado na placa afixada pelo construtor do veículo		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	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 após a data especificada nos requisitos ¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾. ou 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾.		X	
	2. Requisitos de pré-condicionamento: i) O motor deve estar bem quente; por exemplo, a temperatura do óleo do motor, medida com uma sonda introduzida no tubo da 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.			X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
	Método de ensaio: 1. O motor e qualquer dispositivo de sobre-alimentação 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 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.	c) Medição com equipamento de teledeteção mostra anomalia significativa		X	

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.				
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		
		Risco de provocar lesões;		X	
		c) Comando de emergência defeituoso		X	
		d) Telecomando de portas ou dispositivos de aviso defeituosos		X	

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

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.4.2. Banco do condutor (requisitos suplementares)	Inspeção visual	a) Dispositivos especiais (como proteção ou cortina antiencandeamento) defeituosos	X		
		Campo de visão diminuído		X	
		b) Proteção do condutor mal fixada	X		
		Risco de lesões;		X	
9.5. Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino (X) ²	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso	X		
		Totalmente inoperacional		X	
9.6. Corredores, áreas para passageiros de pé	Inspeção visual	a) Piso mal fixado		X	
		Estabilidade afetada			X
		b) Corrimãos ou pegas defeituosos	X		
		Mal fixados ou inutilizáveis		X	
9.7. Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (se aplicável)	a) Deteriorado	X		
		Danificado		X	
		Estabilidade afetada			X
		b) Degraus retráteis não funcionam corretamente		X	
9.8. Sistema de comunicação de passageiros (X) ²	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		
		Informações erradas		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
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	X		
		Segurança de funcionamento afetada		X	
		b) Deteriorado	X		
		Estabilidade afetada; risco de provocar lesões		X	
		c) Comando(s) defeituoso(s)	X		
		Segurança de funcionamento afetada		X	
		d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s)	X		
		Totalmente inoperacionais		X	
9.11.2 Sistema de retenção da cadeira de rodas	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável	a) Mau funcionamento	X		
		Segurança de funcionamento afetada		X	
		b) Deteriorado	X		
		Estabilidade afetada; risco de provocar lesões		X	
		c) Comando(s) defeituoso(s)	X		
		Segurança de funcionamento afetada		X	

Itens	Método	Razões da não aprovação	Avaliação das deficiências		
			Ligeira	Importante	Perigosa
9.11.3 Sinalização e equipamentos especiais	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos especiais inexistentes		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⁾ 45 % for vehicles registered after 1988 or from the date specified in requirements, whichever is the later.

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

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

⁽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.

⁽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 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.

⁽¹⁰⁾ 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).

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

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 1 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/CE do Conselho ⁽¹⁾, 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			

⁽¹⁾ 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
10.1	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
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

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
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			
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

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
20.1.2.2.	Imobilização incorreta	x		
	Imobilização insuficiente		x	
	Completamente ineficazes			x
20.1.2.3.	Adequação insuficiente do equipamento de imobilização		x	
	Equipamento de imobilização completamente inadequado			x
20.1.2.4.	Adequação não-ideal do método escolhido para imobilizar os volumes		x	
	Completa inadequação do método escolhido			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)	x		
	Dispositivos de retenção de carga danificados		x	
	Dispositivos de retenção da carga seriamente deteriorados e já inadequados para serem usados			x
20.1.3.2.	Resistência insuficiente das redes ou telas		x	
	Menos de 2/3 das forças de sujeição exigidas			x
20.1.3.3.	Aperto insuficiente das redes ou telas		x	
	Aperto inferior a 2/3 das forças de sujeição exigidas			x
20.1.3.4.	Adequação insuficiente das redes ou telas para imobilizar a carga		x	
	Completamente inadequadas			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		x	
	Espaços livres ou de separação muito amplos			x
20.1.5.	Amarração direta (longitudinal, transversal, diagonal, em laço e com lançantes)			
20.1.5.1.	Resistência de imobilização inadequada		x	
	Menos de 2/3 da resistência necessária			x
20.2.	Imobilização por atrito			
20.2.1.	Obtenção das resistências de imobilização necessárias			

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
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.)			
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

Item	Deficiências	Avaliação das deficiências		
		Ligeira	Importante	Perigosa
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

(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

Condutor

.....

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/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	1.1.17.	Válvula sensível à carga	2.2.	Volante, coluna da direção e guilador	4.4.2.	Interruptores
0.1.	Placas de matrícula	1.1.18.	Ajustadores e indicadores de folgas	2.2.1.	Estado do volante	4.4.3.	Conformidade com os requisitos
0.2.	Número do quadro/de série de identificação do veículo	1.1.19.	Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido)	2.2.2.	Coluna da direção e amortecedores da direção	4.4.4.	Frequência da intermitência
1.	EQUIPAMENTO DE TRAVAGEM	1.1.20.	Funcionamento automático dos travões do reboque	2.3.	Folgas na direção	4.5.	Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras
1.1.	Estado mecânico e funcionamento	1.1.21.	Sistema de travagem completo	2.4.	Alinhamento das rodas	4.5.1.	Estado e funcionamento
1.1.1.	Veio do pedal dos travões de serviço	1.1.22.	Tomadas de ensaio	2.5.	Placa giratória de eixo de direção de reboque	4.5.2.	Alinhamento
1.1.2.	Estado do pedal e curso do dispositivo de acionamento do travão	1.1.23.	Travão de inércia	2.6.	Direção assistida eletrónica (EPS)	4.5.3.	Interruptores
1.1.3.	Bomba de vácuo ou compressor e depósitos	1.2.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço	3.	VISIBILIDADE	4.5.4.	Conformidade com os requisitos
1.1.4.	Manómetro ou indicador de pressão baixa	1.2.1.	Comportamento funcional	3.1.	Campo de visão	4.6.	Luzes de marcha-atrás
1.1.5.	Válvula manual de comando do travão	1.2.2.	Eficiência	3.2.	Estado dos vidros	4.6.1.	Estado e funcionamento
1.1.6.	Acionador do travão de estacionamento, alavanca de comando, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico	1.3.	Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários)	3.3.	Espelhos retrovisores	4.6.2.	Conformidade com os requisitos
1.1.7.	Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores)	1.3.1.	Comportamento funcional	3.4.	Limpa-para-brisas	4.6.3.	Interruptores
1.1.8.	Conexões dos travões do reboque (elétricas e pneumáticas)	1.3.2.	Eficiência	3.5.	Lava-para-brisas	4.7.	Luz da placa de matrícula da retaguarda
1.1.9.	Depósito de pressão do acumulador de energia	1.4.	Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	3.6.	Sistema de desembaciamento	4.7.1.	Estado e funcionamento
1.1.10.	Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	1.4.1.	Comportamento funcional	4.	LUZES, REFLETORES E EQUIPAMENTO ELÉTRICO	4.7.2.	Conformidade com os requisitos
1.1.11.	Tubagens rígidas dos travões	1.4.2.	Eficiência	4.1.	Faróis	4.8.	Retrorefletores, delimitações e placas indicadoras à retaguarda
1.1.12.	Tubagens flexíveis dos travões	1.5.	Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar	4.1.1.	Estado e funcionamento	4.8.1.	Estado
1.1.13.	Cintas e calços dos travões	1.6.	Sistema antibloqueio de travagem	4.1.2.	Alinhamento	4.8.2.	Conformidade com os requisitos
1.1.14.	Tambores e discos dos travões	1.7.	Sistema de travagem eletrónico (EBS)	4.1.3.	Interruptores	4.9.	Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação
1.1.15.	Cabos, tirantes, alavancas e articulações dos travões	1.8.	Óleo dos travões	4.1.4.	Conformidade com os requisitos	4.9.1.	Estado e funcionamento
1.1.16.	Atuadores dos travões (incluindo travões de mola ou cilindros hidráulicos)	2.	DIREÇÃO	4.1.5.	Dispositivos de regulação da inclinação	4.9.2.	Conformidade com os requisitos
		2.1.	Estado mecânico	4.1.6.	Dispositivo de limpeza dos faróis	4.10.	Ligações elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semirreboque
		2.1.1.	Estado da direção	4.2.	Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais, luzes delimitadoras do veículo e luzes diurnas	4.11.	Cablagem
		2.1.2.	Fixação da caixa da direção	4.2.1.	Estado e funcionamento	4.12.	Luzes e refletores não obrigatórios
		2.1.3.	Estado das barras e articulações da direção	4.2.2.	Interruptores	4.13.	Bateria
		2.1.4.	Funcionamento das barras e articulações da direção	4.2.3.	Conformidade com os requisitos		
		2.1.5.	Direção assistida	4.3.	Luzes de travagem		
				4.3.1.	Estado e funcionamento		
				4.3.2.	Interruptores		
				4.3.3.	Conformidade com os requisitos		
				4.4.	Luzes indicadoras de mudança de direção e luzes de perigo		
				4.4.1.	Estado e funcionamento		

5.	EIXOS, RODAS, PNEUS E SUSPENSÃO	6.1.7.	Transmissão	7.5.	Caixa de primeiros socorros	9.1.	Portas
5.1.	Eixos	6.1.8.	Apoios do motor	7.6.	Calços (cunhas) de rodas	9.1.1.	Portas de entrada e de saída
5.1.1.	Eixos	6.1.9.	Desempenho do motor	7.7.	Avisador sonoro	9.1.2.	Saídas de emergência
5.1.2.	Mangas de eixo	6.2.	Cabina e carroçaria	7.8.	Aparelho indicador de velocidade	9.2.	Sistemas de desembaciamento e degelo
5.1.3.	Rolamentos das rodas	6.2.1.	Estado	7.9.	Tacógrafo	9.3.	Sistemas de ventilação e de aquecimento
5.2.	Rodas e pneus	6.2.2.	Fixação	7.10.	Limitador de velocidade	9.4.	Bancos
5.2.1.	Cubo da roda	6.2.3.	Portas e fechos	7.11.	Conta-quilómetros	9.4.1.	Bancos de passageiros
5.2.2.	Rodas	6.2.4.	Piso	7.12.	Controlo eletrónico de estabilidade (ESC)	9.4.2.	Banco do condutor
5.2.3.	Pneus	6.2.5.	Banco do condutor	8.	INCONVENIENTES	9.5.	Dispositivos de iluminação interior e de indicação de destino
5.3.	Sistema de suspensão	6.2.6.	Outros bancos	8.1.	Sistema de supressão de ruído	9.6.	Corredores, áreas para passageiros de pé
5.3.1.	Molas e estabilizador	6.2.7.	Comandos de condução	8.2.	Emissões de gases de escape	9.7.	Escadas e degraus
5.3.2.	Amortecedores	6.2.8.	Degraus da cabina	8.2.1.	Emissões de motores de ignição comandada	9.8.	Sistema de comunicação de passageiros
5.3.3.	Tubos de torção, tensores, forquilha e braços da suspensão	6.2.9.	Outros acessórios e equipamentos (interiores e exteriores)	8.2.1.1.	Equipamento de controlo das emissões de escape	9.9.	Avisos
5.3.4.	Articulações da suspensão	6.2.10.	Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção	8.2.1.2.	Emissões gasosas	9.10.	Requisitos relativos ao transporte de crianças
5.3.5.	Suspensão pneumática	7.	OUTROS EQUIPAMENTOS	8.2.2.	Emissões de motores de ignição por compressão	9.10.1.	Portas
6.	QUADRO E ACESSÓRIOS DO QUADRO	7.1.	Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção	8.2.2.1.	Equipamento de redução das emissões de escape	9.10.2.	Sinalização e equipamentos especiais
6.1.	Quadro (ou estrutura) e acessórios do quadro	7.1.1.	Segurança das fixações dos cintos de segurança/fecho	8.2.2.2.	Opacidade	9.11.	Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida
6.1.1.	Estado geral	7.1.2.	Estado dos cintos de segurança/fecho	8.3.	Outros itens relativos ao ambiente	9.11.1.	Portas, rampas e dispositivos de elevação
6.1.2.	Tubos de escape e silenciadores	7.1.3.	Função de limitação de esforço dos cintos de segurança	8.3.1.	Fugas de fluidos	9.11.2.	Sistema de retenção e cadeira de rodas
6.1.3.	Depósito e tubagens de combustível (incluindo o aquecimento dos mesmos)	7.1.4.	Pretensores dos cintos de segurança	9.	INSPEÇÕES SUPLEMENTARES AOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DAS CATEGORIAS M₂ E M₃	9.11.3.	Sinalização e equipamentos especiais
6.1.4.	Para-choques, proteções laterais e dispositivos de proteção à retaguarda contra o encaixe	7.1.5.	Almofadas de ar («airbags»)				
6.1.5.	Suporte de roda sobresselente	7.1.6.	Sistemas SRS				
6.1.6.	Dispositivos de engate e equipamento de reboque	7.2.	Extintor				
		7.3.	Trancas e dispositivo antirroubo				
		7.4.	Triângulo de pré-sinalização				

ANEXO V

MODELO NORMALIZADO DO RELATÓRIO A APRESENTAR À COMISSÃO

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

Compete a cada Estado-Membro apresentar:

- um quadro recapitulativo geral, 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 recapitutivo
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]

[illegible]

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
Letónia																		
Lituânia																		
Luxemburgo																		
Hungria																		
Malta																		
Países Baixos																		
Áustria																		
Polónia																		
Portugal																		
Roménia																		
Eslovénia																		
Eslováquia																		
Finlândia																		
Suécia																		
Reino Unido																		
Albânia																		
Andorra																		

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

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

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

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 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

Deficiência detetada

	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado
(0) Identificação																		
(1) Equipamento de travagem																		
(2) Direção																		
(3) Visibilidade																		
(4) Equipamento de iluminação e sistema elétrico																		
(5) Eixos, rodas, pneus e suspensão																		

[illegible]

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
	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado	Inspeccionado	Reprovado
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Número total de reprováveis																		

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

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT