

## Artigo 14.º

**Cargos dirigentes intermédios**

1 — São cargos de direção intermédia de 1.º grau do IEFP, I. P., os delegados regionais, os subdelegados regionais, os diretores de departamento, os diretores de serviço, os diretores de centro e os diretores-adjuntos de centro.

2 — São cargos de direção intermédia de 2.º grau do IEFP, I. P., os coordenadores de núcleo.

3 — A remuneração base dos cargos de direção intermédia de 1.º e 2.º graus é determinada em percentagem da remuneração base do vogal do conselho diretivo, nas seguintes proporções:

- a) Delegado regional — 86 %;
- b) Subdelegado regional — 83 %;
- c) Diretor de departamento — 83 %;
- d) Diretor de serviços dos serviços centrais — 61 %;
- e) Diretor de serviços dos serviços regionais — 61 %;
- f) Diretor de centro de nível 1 — 64 %;
- g) Diretor de centro de nível 2 — 61 %;
- h) Diretor de centro de nível 3 — 58 %;
- i) Diretor-adjunto de centro — 49 %;
- j) Coordenador de núcleo de nível 1 — 47 %;
- k) Coordenador de núcleo de nível 2 — 37 %.

4 — As despesas de representação dos cargos de direção intermédia do IEFP, I. P., são determinadas em percentagem das despesas de representação do vogal do conselho diretivo, nos termos do número anterior.

## Artigo 15.º

**Designação de cargos de dirigentes intermédios**

1 — Aos delegados regionais, aos subdelegados regionais e aos diretores de departamento aplica-se o procedimento concursal previsto para os cargos de direção superior, nos termos do Estatuto do Pessoal Dirigente.

2 — As competências cometidas ao membro do Governo no âmbito do procedimento concursal referido no número anterior podem ser delegadas no conselho diretivo.

## Artigo 16.º

**Norma transitória**

Durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, da aplicação das regras de fixação de remuneração estabelecidas pelo presente diploma não pode resultar um aumento da remuneração efetivamente paga aos cargos de direção intermédia, designados ou a designar, tendo por referência a remuneração atribuída à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, sem prejuízo do eventual exercício da opção pelo vencimento do lugar de origem nas novas designações.

## Artigo 17.º

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto-Lei n.º 213/2007, de 29 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 157/2009, de 10 de julho.

## Artigo 18.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vítor Louçã Rabaça Gaspar* — *Álvaro Santos Pereira* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato* — *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

Promulgado em 2 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

**Decreto-Lei n.º 144/2012**

**de 11 de julho**

O controlo das condições técnicas de circulação de veículos a motor e seus reboques é um imperativo nacional e comunitário, que tem em vista a melhoria das condições de circulação dos veículos através da verificação periódica das suas características e das suas condições de segurança, com particular importância para a salvaguarda da segurança rodoviária.

A experiência adquirida no decurso da vigência do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 107/2002, de 16 de abril, 109/2004, de 12 de maio, 136/2008, de 21 de julho, 112/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, alterada pela Diretiva n.º 1999/52/CE, da Comissão, de 26 de maio de 1999, relativa ao controlo técnico dos veículos e seus reboques e regula as inspeções técnicas periódicas para atribuição de matrículas e inspeções extraordinárias de automóveis ligeiros, pesados e reboques, veio demonstrar a necessidade de introduzir alguns ajustamentos a este regime, no sentido de o tornar mais eficaz e de o conformar com as disposições comunitárias.

Com o presente diploma, pretende-se regular as inspeções técnicas periódicas, as inspeções para atribuição de matrícula e as inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada, alargando o universo de veículos a sujeitar a inspeção, designadamente a motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 250 cm<sup>3</sup>, bem como reboques e semirreboques com peso superior a 750 kg.

Com este desiderato, procede-se à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva n.º 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, e a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho de 2010, que adapta ao progresso técnico a referida Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009.

No âmbito da transposição optou-se por manter as exceções ao regime das inspeções periódicas já consignadas no Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de dezembro, as quais foram então devidamente autorizadas pelas competentes instâncias comunitárias.

Por último e relativamente ao regime contraordenacional, optou-se pela aplicação do regime contraordenacional previsto no Código da Estrada, estabelecendo, no entanto, uma moldura de coima específica para as infrações que incidam sobre motociclos, triciclos e quadriciclos.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente diploma regula as inspeções técnicas periódicas, as inspeções para atribuição de matrícula e as inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 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 e a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho de 2010, que adapta ao progresso técnico a referida Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

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

#### Artigo 3.º

##### Regime aplicável a determinados veículos

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

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se de interesse histórico, os veículos construídos antes de 1 de janeiro de 1960, certificados como tal por entidades de utilidade pública, cujos estatutos prevejam o exercício de atividades atinentes a veículos, reconhecidas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., adiante designado por IMT, I. P.

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

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

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

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

do artigo 79.º e dos n.ºs 2 e 3 do artigo 80.º do Código da Estrada.

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

#### Artigo 4.º

##### Finalidade das inspeções

1 — As inspeções periódicas visam confirmar, com regularidade, a manutenção das boas condições de funcionamento e de segurança de todo o equipamento e das condições de segurança dos veículos referidos no artigo 2.º, de acordo com as suas características originais homologadas ou as resultantes de transformação autorizada nos termos do artigo 115.º do Código da Estrada.

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

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

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

#### Artigo 5.º

##### Procedimentos de inspeção

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

2 — Nas inspeções extraordinárias, para identificação ou verificação das condições técnicas, procede-se às observações e verificações referidas no número anterior, com especial incidência nos elementos a identificar ou a verificar, sempre que possível sem desmontagem, de acordo com o anexo III a este diploma, que dele faz parte integrante.

3 — Nas inspeções a veículos para atribuição de matrícula identificam-se as respetivas características e a sua conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis, verificando-se, ainda, as suas condições de segurança, nos termos do anexo IV do presente diploma, que dele faz parte integrante.

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

## Artigo 6.º

**Competência**

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

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

3 — Compete ao IMT, I. P.:

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

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

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

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

## Artigo 7.º

**Periodicidade das inspeções**

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

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

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

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

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

## Artigo 8.º

**Circulação de veículos sujeitos a inspeção extraordinária**

1 — Os veículos sujeitos a inspeção extraordinária para identificação ou verificação das suas condições de segurança não podem ser repostos em circulação antes de serem

aprovados na respetiva inspeção, salvo deslocação para o centro de inspeção mais próximo.

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

## Artigo 9.º

**Prova de realização da inspeção**

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

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

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

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

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

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

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

## Artigo 10.º

**Tipos de deficiência**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Artigo 11.º

#### Apresentação à inspeção

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

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

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

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

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

### Artigo 12.º

#### Documentos a apresentar

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

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

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

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

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

### Artigo 13.º

#### Reprovação do veículo

1 — Os veículos são reprovados sempre que:

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

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

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

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

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

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

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

### Artigo 14.º

#### Fiscalização e regime contraordenacional

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

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

2 — Constituem contraordenações, as seguintes infrações:

a) A utilização de veículo sem inspeção de acordo com a periodicidade definida no artigo 7.º, ou sem as inspeções a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º quando tal seja obrigatório, a qual é punida com coima de € 250 a € 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de € 120 a € 600;

b) A utilização de veículo em infração ao disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior, a qual é punida com coima de € 250 a € 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de € 120 a € 600;

c) A falta de inspeção extraordinária, quando determinada nos termos do artigo 116.º do Código da Estrada, a qual é punida com coima de € 250 a € 1250, salvo quando se tratar de motociclo, triciclo ou quadriciclo, em que a coima é de € 120 a € 600;

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

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

#### Artigo 15.º

##### Regulamentação

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

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

#### Artigo 16.º

##### Avaliação e revisão

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

#### Artigo 17.º

##### Norma revogatória

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

#### Artigo 18.º

##### Entrada em vigor e produção de efeitos

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

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de maio de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Luís Filipe Neves Brites Pereira* — *Alvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 26 de junho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 28 de junho de 2012.

Pelo Primeiro-Ministro, *Vitor Louçã Rabaça Gaspar*,  
Ministro de Estado e das Finanças.

#### ANEXO I

(a que se refere o artigo 2.º)

#### Veículos sujeitos a inspeção periódica

Veículos	Periodicidade
1 — Automóveis pesados de passageiros (M2 e M3) . . . . .	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
2 — Automóveis pesados de mercadorias (N2 e N3) . . . . .	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
3.1 — Reboques e semirreboques com peso bruto igual ou superior a 750 kg e não superior a 3500 kg, com exceção dos reboques agrícolas (O2).	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
3.2 — Reboques e semirreboques com peso bruto superior a 3500 kg, com exceção dos reboques agrícolas (O3 e O4).	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
4 — Automóveis ligeiros licenciados para transporte público de passageiros e ambulâncias.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
5 — Automóveis ligeiros de mercadorias (N1) . . . . .	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida anualmente.
6 — Automóveis ligeiros de passageiros (M1) . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
7 — Automóveis utilizados no transporte escolar e automóveis ligeiros licenciados para a instrução.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
8 — Restantes automóveis ligeiros . . . . .	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.

Veículos	Periodicidade
9 — Automóveis pesados e reboques com peso bruto superior a 3500 kg utilizados por corporações de bombeiros e suas associações e outros que raramente utilizam a via pública, designadamente os destinados a transporte de material de circo ou de feira, reconhecidos pelo IMTT.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
10 — Motociclos (L3e e L4e), com cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
11 — Triciclos (L5e), com cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
12 — Quadriciclos (L6e e L7e), com cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> . . . . .	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.

ANEXO II

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

**Pontos de controlo obrigatórios**

**1 — Introdução**

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

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

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

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

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

**2 — Âmbito da inspeção**

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

- 0 — Identificação do veículo.
- 1 — Equipamento de travagem.

- 2 — Direção.
- 3 — Visibilidade.
- 4 — Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico.
- 5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão.
- 6 — Quadro e acessórios do quadro.
- 7 — Equipamentos diversos.
- 8 — Emissões.
- 9 — Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3.

**3 — Certificado de controlo técnico**

O operador ou condutor do veículo deve ser informado por escrito dos defeitos, do resultado do controlo e das consequências jurídicas decorrentes.

Os certificados de controlo técnico emitidos ao abrigo do controlo técnico periódico obrigatório de veículos devem incidir, pelo menos, nos pontos seguintes:

- 1 — Número de identificação do veículo (VIN).
- 2 — Número da chapa de matrícula e símbolo do país do Estado de matrícula.
- 3 — Local e data do controlo.
- 4 — Leitura do conta-quilómetros no momento do controlo, se disponível.
- 5 — Classe do veículo, se disponível.
- 6 — Defeitos identificados (recomenda-se que seja seguida a ordem numérica do n.º 4 do presente anexo) e respetiva categoria.
- 7 — Avaliação global do veículo.
- 8 — Data do controlo técnico periódico seguinte (caso esta informação não seja fornecida por outro meio).
- 9 — Nome da organização de inspeção e assinatura ou identificação do inspetor responsável pelo controlo.

**4 — Requisitos mínimos de inspeção**

A inspeção deve incidir, pelo menos, nos pontos e aplicar as normas e métodos mínimos abaixo indicados, sendo as razões da não aprovação exemplos de defeitos passíveis de ser detetados.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
0 — Identificação do veículo: 0.1 — Chapas de matrícula [se exigido pelos requisitos (a)].	Inspeção visual . . . . .	a) Chapa(s) de matrícula inexistente(s) ou mal fixada(s), correndo o risco de cair. b) InSCRIÇÃO inexistente ou ilegível. c) Não conforme com documentos ou registos do veículo. d) Não regulamentar

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
0.2 — Número do quadro/série de identificação do veículo.	Inspeção visual . . . . .	a) Inexistente ou não encontrado. b) Incompleto, ilegível. c) Não conforme com documentos ou registos do veículo.
1 — Equipamento de travagem:		
1.1 — Estado mecânico e funcionamento:		
1.1.1 — Sistema de articulação do pedal ou do manípulo dos travões de serviço.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento. <i>Nota.</i> — Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Articulação demasiado apertada. b) Desgaste ou folga excessiva.
1.1.2 — Estado do pedal ou do manípulo e curso do dispositivo de operação do travão.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento. <i>Nota.</i> — Os veículos com sistemas de travagem assistida devem ser inspecionados com o motor desligado.	a) Curso excessivo ou curso de reserva insuficiente. b) O travão liberta-se com dificuldade. c) Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.
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 do ar atingir o valor de funcionamento seguro 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 fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicar um valor pouco seguro). b) Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo e atingir um valor de funcionamento seguro não conforme com os requisitos (a). c) Válvula de proteção multicircuitos ou válvula de escape da pressão inoperativo. d) Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis. e) Dano externo passível de afetar o funcionamento do sistema de travagem. Funcionamento defeituoso.
1.1.4 — Manómetro ou indicador de pressão baixa.	Verificação funcional . . . . .	
1.1.5 — Válvula manual de comando do travão.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Comando fissurado ou danificado, ou desgaste excessivo. b) Comando mal fixado na válvula ou válvula insegura. c) Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. d) Funcionamento defeituoso.
1.1.6 — Acionador do travão de estacionamento, comando da alavanca, cremalheira do travão de estacionamento, travão de estacionamento eletrónico.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Cremalheira não se mantém na posição correta. b) Desgaste excessivo no pivô da alavanca ou no mecanismo da cremalheira. c) Movimento excessivo da alavanca indicando uma afinação incorreta. d) Acionador inexistente, danificado ou sem funcionar. e) Funcionamento incorreto, indicador de aviso indica avaria.
1.1.7 — Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Válvula danificada ou fuga de ar excessiva. b) Perda excessiva de óleo do compressor. c) Válvula mal fixada ou incorretamente montada. d) Perda ou fuga de óleo hidráulico.
1.1.8 — Conexões dos travões do reboque (elétricos e pneumáticos).	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. b) Cabeçote de ligação ou válvula mal fixada ou incorretamente montada. c) Fugas excessivas. d) Funcionamento incorreto.
1.1.9 — Acumulador de energia, reservatório de pressão.	Inspeção visual . . . . .	a) Reservatório danificado, corroído ou com fugas. b) Dispositivo de purga inoperativo. c) Reservatório mal fixado ou incorretamente montado.
1.1.10 — Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. b) Cilindro principal defeituoso ou com fugas. c) Cilindro principal mal fixado. d) Fluido dos travões insuficiente. e) Tampão do reservatório do cilindro principal inexistente. f) Luz avisadora do fluido dos travões acesa ou defeituosa. g) Funcionamento incorreto do dispositivo avisador de nível do fluido dos travões.
1.1.11 — Tubagens rígidas dos travões . . .	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	a) Risco iminente de falha ou fratura. b) Fugas nas tubagens ou nas conexões. c) Tubagens danificadas ou excessivamente corroídas. d) Tubagens mal localizadas.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
1.1.12 — Tubagens flexíveis dos travões . . .	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<p>a) Risco iminente de falha ou fratura.</p> <p>b) Tubagens danificadas, esfoladas, torcidas ou demasiado curtas.</p> <p>c) Fugas nas tubagens ou nas conexões.</p> <p>d) Inchamento excessivo das tubagens sob pressão.</p> <p>e) Tubagens com porosidade.</p>
1.1.13 — Cintas e calços dos travões . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Cinta ou calço com desgaste excessivo.</p> <p>b) Cinta ou calço contaminado (por óleo, gordura, etc.).</p> <p>c) Cinta ou calço inexistente.</p>
1.1.14 — Tambores e discos dos travões . . .	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Tambor ou disco com desgaste, excessivamente riscado e fendido, mal fixado ou fraturado.</p> <p>b) Tambor ou disco atacado (por óleo, gordura, etc.).</p> <p>c) Tambor ou disco inexistente.</p> <p>d) Chapa de apoio mal fixada.</p>
1.1.15 — Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões.	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<p>a) Cabo danificado ou com nós.</p> <p>b) Componente com desgaste ou corrosão excessiva.</p> <p>c) Cabo, tirante ou junta mal fixados.</p> <p>d) Guia dos cabos, defeituosa.</p> <p>e) Entrave ao livre movimento do sistema de travagem.</p> <p>f) Movimento anormal das alavancas/articulações/tirantes indicativo de má afinação ou desgaste excessivo.</p>
1.1.16 — Atuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos).	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<p>a) Atuador fissurado ou danificado.</p> <p>b) Atuador com fugas.</p> <p>c) Atuador mal fixado ou incorretamente montado.</p> <p>d) Atuador excessivamente corroído.</p> <p>e) Curso insuficiente ou excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma.</p> <p>f) Tampa de proteção contra o pó inexistente ou excessivamente danificada.</p>
1.1.17 — Válvula sensora de carga . . . . .	Inspeção visual dos componentes com o sistema de travagem em funcionamento.	<p>a) Articulação defeituosa.</p> <p>b) Articulação com regulação incorreta.</p> <p>c) Válvula gripada ou inoperativa.</p> <p>d) Válvula inexistente.</p> <p>e) Placa sinalética inexistente.</p> <p>f) Dados ilegíveis ou não conformes com os requisitos (a).</p>
1.1.18 — Ajustadores e indicadores de folgas	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Ajustador danificado, gripado ou com movimento anormal, desgaste excessivo ou afinação incorreta.</p> <p>b) Ajustador defeituoso.</p> <p>c) Instalação ou substituição incorreta.</p>
1.1.19 — Sistema de travagem auxiliar (se montado ou exigido).	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Ligações ou fixações mal fixadas.</p> <p>b) Sistema defeituoso ou inexistente.</p>
1.1.20 — Funcionamento automático dos travões do reboque.	Desligar a ligação entre o veículo trator e o reboque.	O travão do reboque não atua automaticamente com a ligação desligada.
1.1.21 — Outros dispositivos do sistema de travagem.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Outros dispositivos do sistema (ex., bomba de líquido anticongelante, «secador» de ar, etc.) com danos externos ou excessivamente corroídos, de modo a afetar negativamente o sistema de travagem.</p> <p>b) Fuga de ar ou de líquido anticongelante.</p> <p>c) Um componente mal fixado ou incorretamente montado.</p> <p>d) Reparação ou alteração inadequada de um componente (*).</p>
1.1.22 — Tomadas de pressão (se montadas ou exigidas).	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Inexistentes.</p> <p>b) Danificadas, inutilizadas ou com fugas.</p>
1.2 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço:		
1.2.1 — Comportamento funcional . . . . .	Num ensaio efetuado numa máquina de ensaios de travagem em condições estáticas ou, caso isso seja impossível, num ensaio realizado em estrada, aplicar gradualmente os travões até atingir o esforço máximo.	<p>a) Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas.</p> <p>b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio ser realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta.</p> <p>c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).</p> <p>d) Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda.</p> <p>e) Flutuação excessiva da força de travagem durante cada rotação completa de uma roda.</p>



Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
1.2.2 — Eficiência	Ensaio realizado com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas ou, se não for possível utilizá-lo por motivos técnicos, ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo. Os veículos com uma massa máxima admissível superior a 3500 kg têm de ser inspecionados de acordo com o previsto na norma ISO 21069 ou métodos equivalentes. Os ensaios realizados em estrada devem efetuar-se em condições de piso seco, plano e em linha reta.	<p>Não se observa pelo menos o valor mínimo seguinte:</p> <p>Veículos matriculados pela primeira vez após a entrada em vigor do presente decreto-lei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria N1: 50 %;</li> <li>— Categoria M1: 58 %;</li> <li>— Categorias M2 e M3: 50 %;</li> <li>— Categorias N2 e N3: 50 %;</li> <li>— Categorias O2 (XX) (c), O3 e O4: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Para reboques: 45 %;</li> <li>● Para semirreboques: 50 %.</li> </ul> </li> </ul> <p>Veículos matriculados antes da entrada em vigor do presente decreto-lei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria N1: 45 %;</li> <li>— Categorias M1, M2 e M3: 50 % <sup>(2)</sup>;</li> <li>— Categorias N2 e N3: 43 % <sup>(3)</sup>;</li> <li>— Categorias O2 (XX) (c), O3 e O4: 40 % <sup>(4)</sup>.</li> </ul> <p>Outras categorias (XX) (c):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorias L (ambos os travões): <ul style="list-style-type: none"> <li>● Categoria L1e: 42 %;</li> <li>● Categorias L2e, L6e: 40 %;</li> <li>● Categoria L3e: 50 %;</li> <li>● Categoria L4e: 46 %;</li> <li>● Categorias L5e, L7e: 44 %.</li> </ul> </li> <li>— Categorias L [travão de roda(s) traseira(s)]: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Todas as categorias: 25 %.</li> </ul> </li> </ul>
1.3 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado):	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.1.	<p>a) Esforço de travagem inadequado numa ou mais rodas.</p> <p>b) O esforço de travagem de uma roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado na outra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio ser realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta.</p> <p>c) Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação).</p>
1.3.1 — Comportamento funcional	Se o sistema de travões secundários estiver separado do sistema de travões de serviço, aplicar o método descrito em 1.2.2.	O esforço de travagem é inferior a 50 % <sup>(5)</sup> do comportamento funcional dos travões de serviço definido na secção 1.2.2 em relação à massa máxima autorizada ou, no caso dos semirreboques, à soma das cargas por eixo autorizadas (exceto categorias L1e e L3e).
1.3.2 — Eficiência	Aplique o travão num ensaio com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas e ou num ensaio realizado em estrada com um desacelerógrafo.	Travão inoperativo num dos lados ou, num ensaio realizado em estrada, há um desvio excessivo do veículo em relação a uma linha reta.
1.4 — Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento:	Ensaio com equipamento de ensaios de travagem em condições estáticas ou ensaio em estrada com um desacelerógrafo com registo ou com o veículo num declive de gradiente conhecido. Os veículos de mercadorias devem, se possível, ser controlados em carga.	<p>Não se observa pelo menos, para todos os veículos, uma relação de travagem de 16 % face à massa máxima autorizada ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem de 12 % face à massa máxima combinada autorizada do veículo, conforme o valor mais elevado (exceto veículos L1e e L3e).</p> <p>a) Inexistência de variação gradual da eficiência (não aplicável a sistemas de travagem acionados pelo escape).</p> <p>b) O sistema não funciona.</p>
1.4.1 — Comportamento funcional	Inspeção visual e, se possível, ensaio para verificar o funcionamento do sistema.	<p>a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.</p> <p>b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.</p> <p>c) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados.</p> <p>d) Cablagens danificadas.</p> <p>e) Outros componentes inexistentes ou danificados.</p>
1.4.2 — Eficiência	Inspeção visual e inspeção do dispositivo avisador.	<p>a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.</p> <p>b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.</p>
1.5 — Comportamento funcional do sistema de travagem auxiliar.	Inspeção visual do dispositivo avisador	<p>a) Mau funcionamento do dispositivo avisador.</p> <p>b) Dispositivo avisador indica mau funcionamento do sistema.</p>
1.6 — Sistema antibloqueio de travagem (ABS)	Inspeção visual do dispositivo avisador	
1.7 — Sistema de travagem eletrónico (EBS)		

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Funcionamento irregular da direção.</li> <li>b) Veio da barra da direção torcido ou estrias desgastadas.</li> <li>c) Desgaste excessivo do veio da barra da direção.</li> <li>d) Movimento excessivo do veio do sector da direção.</li> <li>e) Fugas.</li> </ul>
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 aplicado sobre as rodas assentes no chão, rodar o volante ou guiador no sentido dos ponteiros do relógio e no sentido inverso ou utilizando um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual da fixação da caixa da direção ao quadro.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Caixa da direção mal fixada.</li> <li>b) Orifícios de fixação ao quadro ovalizados.</li> <li>c) Parafusos de fixação em falta ou fraturados.</li> <li>d) Caixa da direção fraturada.</li> </ul>
2.1.3 — Estado das barras, tirantes 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 utilizando um detetor de folgas especialmente adaptado. Inspeção visual ao desgaste, a fraturas e à segurança dos componentes da direção.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Movimento relativo entre componentes que deviam estar fixados.</li> <li>b) Desgaste excessivo nas juntas.</li> <li>c) Fraturas ou deformação de um componente.</li> <li>d) Ausência de dispositivos de imobilização.</li> <li>e) Desalinhamento de componentes (por exemplo, barra transversal ou tirante da direção).</li> <li>f) Reparação ou alteração inadequadas.</li> <li>g) Guarda-pó inexistente, danificado ou muito deteriorado.</li> </ul>
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 e o motor a trabalhar (veículo com direção assistida), rodar o volante de batente a batente. Inspeção visual do movimento das barras e articulações.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Articulação/barra da direção encrava numa peça fixa do quadro.</li> <li>b) Batentes da direção sem funcionar ou inexistentes.</li> </ul>
2.1.5 — Direção assistida . . . . .	Inspeccionar o sistema da 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 da direção assistida funciona.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fuga de fluido.</li> <li>b) Fluido insuficiente.</li> <li>c) Mecanismo não funciona.</li> <li>d) Mecanismo fraturado ou mal fixado.</li> <li>e) Componentes desalinhados ou encravados.</li> <li>f) Reparação ou alteração inadequadas.</li> <li>g) Cabos/tubagens danificados ou excessivamente corroídos.</li> </ul>
2.2 — Volante, coluna da direção e guiador:		
2.2.1 — Estado do volante/guiador . . . . .	Com as rodas do veículo assentes no chão, rodar o volante de um lado para o outro em ângulos retos em relação à coluna da direção e aplique uma ligeira pressão no sentido descendente e ascendente. Inspeção visual da folga.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Movimento relativo entre o volante e a coluna da direção indicativo de má fixação.</li> <li>b) Ausência de dispositivo de retenção no cubo do volante.</li> <li>c) Fratura ou mal fixada do cubo, do aro ou dos raios do volante.</li> </ul>
2.2.2 — Coluna da direção, forquilhas . . . . .	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicado sobre as rodas assentes no chão, pressionar e puxar o volante em linha com a coluna da direção, pressionar o volante/guiador em várias direções e ângulos retos em relação à coluna/forquilhas da direção. Inspeção visual da folga e estado das conexões flexíveis ou juntas universais.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Movimento excessivo do centro do volante para cima ou para baixo.</li> <li>b) Movimento excessivo do topo da coluna da direção radialmente ao eixo da coluna.</li> <li>c) Conexão flexível deteriorada.</li> <li>d) Fixação defeituosa.</li> <li>e) Reparação ou alteração inadequada.</li> </ul>
2.3 — Folgas na direção . . . . .	Com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação e com o peso do veículo totalmente aplicado sobre as rodas assentes no chão, o motor a trabalhar (veículo com direção assistida) e as rodas direitas, rodar ligeiramente o volante no sentido dos ponteiros do relógio e o mais possível 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) (a).
2.4 — Alinhamento das rodas (X) (b) . . . . .	Inspeccionar o alinhamento das rodas da direção com equipamento adequado.	Alinhamento não conforme com os dados ou requisitos do fabricante do veículo (a).
2.5 — Placa giratória de eixo de direção de reboque.	Inspeção visual ou utilizando um detetor de folgas especialmente adaptado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Componente danificado ou fendido.</li> <li>b) Folga excessiva.</li> <li>c) Fixação defeituosa.</li> </ul>
2.6 — Direção assistida eletrónica (EPS) . . . . .	Inspeção visual e controlo de coerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas ao ligar/desligar o motor.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Indicador luminoso de avaria da EPS indica uma falha do sistema.</li> <li>b) Incoerência entre o ângulo do volante e o ângulo das rodas.</li> <li>c) Assistência à direção não funciona.</li> </ul>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
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 sua visão frontal ou para os lados.
3.2 — Estado dos vidros	Inspeção visual	a) Vidros ou painel transparente (se autorizado) rachados ou descoloridos. b) Vidros ou painel transparente (com película refletora ou escurecida) não conformes com as especificações dos requisitos (a) (XX) (c). c) Vidros ou painel transparente num estado inaceitável.
3.3 — Espelhos ou dispositivos retrovisores	Inspeção visual	a) Espelho ou dispositivo inexistente ou não montado em conformidade com os requisitos (a). b) Espelho ou dispositivo inoperativo, danificado ou mal fixado.
3.4 — Limpa-vidros	Inspeção visual e em funcionamento	a) Limpa-vidros inoperativo ou inexistente. b) Escovas do limpa-vidros inexistentes ou defeituosas.
3.5 — Lava-vidros	Inspeção visual e em funcionamento	Mau funcionamento do lava-vidros.
3.6 — Sistema de desembaciamento (X) (b)	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema inoperativo ou defeituoso.
4 — Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico:		
4.1 — Faróis:		
4.1.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz/fonte de luz defeituosa ou inexistente. b) Sistema de projeção defeituoso ou inexistente (refletor e lente). c) Luz mal fixada.
4.1.2 — Alinhamento	Determinar a inclinação vertical de cada farol com as luzes de cruzamento (médios) acesas utilizando um equipamento de verificação de faróis.	Inclinação vertical do farol fora dos limites estabelecidos nos requisitos (a).
4.1.3 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a) (número de faróis acesos ao mesmo tempo). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.1.4 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) Substâncias na lente ou na fonte de luz que reduzem a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida. c) Fonte de luz e luz incompatíveis.
4.1.5 — Dispositivos de regulação da inclinação (se obrigatório).	Inspeção visual e em funcionamento	a) Dispositivo não funciona. b) Dispositivo manual não utilizável a partir do banco do condutor. c) Ausência de dispositivo de nivelamento automático se obrigatório.
4.1.6 — Dispositivo de limpeza dos faróis (se obrigatório).	Inspeção visual e em funcionamento, se possível.	Dispositivo não funciona.
4.2 — Luzes de presença dianteiras e traseiras, luzes de presença laterais e luzes delimitadoras do veículo:		
4.2.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.2.2 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.2.3 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) Substâncias na lente ou na fonte de luz reduzem a intensidade luminosa ou alteram a cor emitida.
4.3 — Luzes de travagem:		
4.3.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.3.2 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	a) O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a). b) Mau funcionamento do dispositivo de comando.
4.3.3 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a).
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 de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
4.4.2 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.4.3 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a).
4.4.4 — Frequência de intermitência	Inspeção visual e em funcionamento	Frequência de intermitência não conforme com os requisitos (a).
4.5 — Luzes de nevoeiro dianteiras e traseiras:		
4.5.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada e insegura.
4.5.2 — Alinhamento	Inspeção da inclinação vertical em funcionamento (luzes de nevoeiro dianteiras) utilizando um equipamento de verificação de faróis.	a) Luz de nevoeiro dianteira fora do alinhamento horizontal quando a configuração do feixe luminoso tem uma linha de recorte. b) Inclinação vertical do farol fora dos limites estabelecidos.
4.5.3 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.5.4 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) O sistema não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.6 — Luzes de marcha atrás:		
4.6.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Fonte de luz defeituosa. b) Lente defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.6.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz, cor emitida, posição ou intensidade não conformes com os requisitos (a). b) O sistema não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.6.3 — Interruptores	Inspeção visual e em funcionamento	O interruptor não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.7 — Luz da chapa de matrícula da retaguarda:		
4.7.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Luz emite feixe diretamente para trás. b) Fonte de luz defeituosa. c) Luz mal fixada.
4.7.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	O sistema não funciona em conformidade com os requisitos (a).
4.8 — Refletores, marcações (retrorefletores) de conspicuidade e placas indicadoras traseiras.		
4.8.1 — Estado	Inspeção visual	a) Equipamento refletor defeituoso ou danificado. b) Refletor mal fixado.
4.8.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual	Dispositivo, cor refletida ou posição não conformes com os requisitos (a).
4.9 — Avisadores obrigatórios para o equipamento de iluminação:		
4.9.1 — Estado e funcionamento	Inspeção visual e em funcionamento	Não funcionam.
4.9.2 — Cumprimento dos requisitos (a)	Inspeção visual e em funcionamento	Não conformes com os requisitos (a).
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. b) Isolamento danificado ou deteriorado. c) Funcionamento incorreto das ligações elétricas do reboque ou do veículo trator.
4.11 — Instalação elétrica	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, incluindo, em certos casos, no interior do compartimento do motor.	a) Instalação mal fixada. b) Instalação deteriorada. c) Isolamento danificado ou deteriorado.
4.12 — Luzes e refletores não obrigatórios (X) (b).	Inspeção visual e em funcionamento	a) Montagem de luz/refletor não conforme com os requisitos (a). b) Funcionamento das luzes não conforme com os requisitos (a). c) Luz/refletor mal fixados.
4.13 — Bateria(s)	Inspeção visual	a) Mal fixada(s). b) Com fugas. c) Interruptor (se exigido) defeituoso. d) Fusíveis (se exigidos) defeituosos. e) Ventilação (se exigida) inadequada.
5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão:		
5.1 — Eixos:		
5.1.1 — Eixos	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	a) Eixo fraturado ou deformado. b) Má fixação ao veículo. c) Reparação ou alteração inadequada.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
5.1.2 — Mangas de eixo . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas. Mediante a aplicação de uma força vertical ou lateral a cada roda verificar o curso do movimento entre o eixo e a manga de eixo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Manga de eixo fraturada.</li> <li>b) Desgaste excessivo da cavilha e ou dos casquilhos.</li> <li>c) Movimento excessivo entre a manga de eixo e o eixo.</li> <li>d) Cavilha da manga de eixo mal fixada no eixo.</li> </ul>
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 sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas. Oscilar a roda ou aplicar uma força lateral e verificar o curso do movimento da roda em relação à manga de eixo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Folga excessiva num rolamento.</li> <li>b) Rolamento demasiado apertado ou encravado.</li> </ul>
5.2 — Rodas e pneumáticos:		
5.2.1 — Cubo da roda . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Porcas ou pernos das rodas inexistentes ou mal apertados.</li> <li>b) Cubo gasto ou danificado.</li> </ul>
5.2.2 — Rodas . . . . .	Inspeção visual de ambos os lados de cada roda com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fratura ou defeito de soldadura.</li> <li>b) Anéis de retenção dos pneumáticos mal colocados.</li> <li>c) Roda deformada ou gasta.</li> <li>d) Dimensão ou tipo de roda não conforme com os requisitos (a) e que afete a segurança rodoviária.</li> </ul>
5.2.3 — Pneumáticos . . . . .	Inspeção visual de todo o pneumático fazendo girar a roda numa posição suspensa e com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação, ou fazendo rolar o veículo na zona da fossa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dimensão, capacidade de carga, marca de homologação ou categoria de velocidade dos pneumáticos não conformes com os requisitos (a) e que afete a segurança rodoviária.</li> <li>b) Pneumáticos de dimensões diferentes no mesmo eixo ou rodado duplo.</li> <li>c) Pneumáticos com tipo de estrutura diferente (radial/diagonal) no mesmo eixo.</li> <li>d) Pneumático com grandes danos ou cortes.</li> <li>e) Profundidade do piso dos pneumáticos não conforme com os requisitos. (a).</li> <li>f) Pneumáticos em contacto com outros componentes.</li> <li>g) Pneumáticos rê esculpidos não conforme com os requisitos (a).</li> <li>h) Sistema de monitorização da pressão dos pneumáticos com mau funcionamento ou inoperativo.</li> </ul>
5.3 — Sistema de suspensão:		
5.3.1 — Molas e estabilizador . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Molas mal fixadas ao quadro ou ao eixo.</li> <li>b) Componente de mola danificado ou fraturado.</li> <li>c) Mola em falta.</li> <li>d) Reparação ou alteração inadequada.</li> </ul>
5.3.2 — Amortecedores . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação ou utilizando equipamento especial, se disponível.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Amortecedores mal fixados ao quadro ou ao eixo.</li> <li>b) Amortecedor danificado mostrando sinais de grande fuga de óleo ou mau funcionamento.</li> <li>c) Amortecedor em falta.</li> </ul>
5.3.2.1 — Ensaio de eficiência do amortecimento (X) (b).	Utilização de equipamento específico para medição de eficiência de amortecimento e comparação das diferenças entre os lados esquerdo e direito do mesmo eixo e ou com os valores absolutos fornecidos pelo fabricante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Diferença significativa entre os lados esquerdo e direito do mesmo eixo.</li> <li>b) Eficiência de amortecimento inferior aos valores mínimos definidos.</li> </ul>
5.3.3 — Barras de torção, tensores, forquilhas e braços da suspensão.	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Componente mal fixado ao quadro ou ao eixo.</li> <li>b) Componente danificado, fraturado ou excessivamente corroído.</li> <li>c) Reparação ou alteração inadequada.</li> </ul>
5.3.4 — Articulações da suspensão . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação. É recomendada a utilização de detetores de folgas sempre que possível, para veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Desgaste excessivo da cavilha e ou dos casquilhos ou das articulações da suspensão.</li> <li>b) Guarda-pós inexistentes ou gravemente deteriorados.</li> </ul>
5.3.5 — Suspensão pneumática . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Sistema inoperativo.</li> <li>b) Um dos componentes está danificado, alterado ou deteriorado de modo a afetar negativamente o funcionamento do sistema.</li> <li>c) Fuga audível no sistema.</li> </ul>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
6 — Quadro e acessórios do quadro: 6.1 — Quadro ou estrutura e acessórios: 6.1.1 — Estado geral . . . . .	Inspeção visual com o veículo sobre uma fossa ou num mecanismo de elevação.	a) Fratura ou deformação de uma longarina ou travessa. b) Chapas de reforço ou ligações mal fixadas. c) Corrosão excessiva afetando a rigidez da montagem.
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. b) Entrada de gases de escape na cabina ou habitáculo.
6.1.3 — Depósito e tubagens de combustível (incluindo o depósito e as tubagens do sistema de 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.	a) Depósito ou tubagens mal fixadas. b) Fuga de combustível ou tampão do bocal de enchimento inexistente ou ineficaz. c) Tubagens danificadas ou friccionadas. d) Funcionamento incorreto da válvula de corte de combustível (quando obrigatório). e) Risco de incêndio devido a: — Fuga de combustível; — Depósito de combustível ou escape mal protegido; — Estado do compartimento do motor. f) Sistema GPL/GNC ou de hidrogénio não conforme com os requisitos (a).
6.1.4 — Para-choques, proteção lateral e dispositivos de proteção à retaguarda anti-castramento.	Inspeção visual . . . . .	a) Má fixação ou danos, passíveis de causar lesões mediante contacto. b) Dispositivo não conforme com os requisitos (a).
6.1.5 — Suporte da roda de reserva (se existente).	Inspeção visual . . . . .	a) Suporte em mau estado. b) Suporte fraturado ou mal fixado. c) Roda de reserva mal fixada no suporte e em risco de cair.
6.1.6 — Dispositivos de engate e equipamento de reboque.	Inspeção visual do desgaste e do funcionamento correto, dando especial atenção a qualquer dispositivo de segurança montado e ou utilização de manómetro.	a) Componente danificado, defeituoso ou fissurado. b) Desgaste excessivo de um componente. c) Fixação defeituosa. d) Dispositivo de segurança inexistente ou com funcionamento incorreto. e) Um dos indicadores não funciona. f) Obstrução da chapa de matrícula ou de qualquer luz (quando não é utilizado em condições de reboque). g) Reparação ou alteração inadequada.
6.1.7 — Transmissão . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Parafusos de fixação mal apertados ou inexistentes. b) Desgaste excessivo dos rolamentos do veio de transmissão. c) Desgaste excessivo das juntas universais. d) Juntas flexíveis deterioradas. e) Veio danificado ou deformado. f) Apoio de rolamento fraturado ou mal fixado. g) Guarda-pós inexistentes ou muito deteriorado. h) Alteração não regulamentar do sistema de transmissão.
6.1.8 — Apoios do motor . . . . .	Inspeção visual . . . . .	Apoios deteriorados, gravemente danificados, mal fixados ou fraturados.
6.1.9 — Desempenho do motor . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Alteração não autorizada da unidade de controlo. b) Alteração não autorizada do motor.
6.2 — Cabina e carroçaria: 6.2.1 — Estado . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Painel frontal ou peça mal fixada ou danificada passível de causar lesões. b) Pilar da carroçaria mal fixado. c) Entrada de gases do motor ou de escape, no habitáculo. d) Reparação ou alteração inadequada.
6.2.2 — Fixação . . . . .	Inspeção visual em fossa ou mecanismo de elevação.	a) Carroçaria ou cabina mal fixada. b) Carroçaria/cabina desenquadrada do quadro. c) Carroçaria/cabina mal fixada ou com fixação inexistente ao quadro ou às travessas. d) Corrosão excessiva nos pontos de fixação em carroçarias autoportantes.
6.2.3 — Portas e fechos . . . . .	Inspeção visual . . . . .	a) Porta com abertura ou fecho incorreto. b) Porta passível de se abrir acidentalmente ou que não se mantém fechada. c) Porta, dobradiça, fecho ou pilar inexistentes, mal fixados ou deteriorados.
6.2.4 — Piso . . . . .	Inspeção visual em fossa ou mecanismo de elevação.	Piso mal fixado ou muito deteriorado.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
6.2.5 — Banco do condutor	Inspeção visual	a) Banco mal fixado ou com estrutura defeituosa. b) Mecanismo de regulação com funcionamento incorreto.
6.2.6 — Outros bancos	Inspeção visual	c) Banco instalado não conforme com os requisitos (a). a) Banco em estado defeituoso ou mal fixado.
6.2.7 — Comandos de condução	Inspeção visual e em funcionamento	b) Banco instalado não conforme com os requisitos (a). Funcionamento incorreto de um comando necessário para garantir uma utilização segura do veículo.
6.2.8 — Degraus da cabina	Inspeção visual	a) Degrau ou estribo mal fixado. b) Degrau ou estribo num estado passível de causar lesões nos utilizadores.
6.2.9 — Outros acessórios e equipamentos interiores e exteriores.	Inspeção visual	a) Acessório ou equipamento mal fixado. b) Acessório ou equipamento não conforme com os requisitos (a). c) Equipamento hidráulico com fugas.
6.2.10 — Guarda-lamas (abas), dispositivos antiprojeção.	Inspeção visual	a) Inexistentes, mal fixados ou bastante corroídos. b) Espaço insuficiente em relação à roda. c) Não conforme com os requisitos (a).
7 — Equipamentos diversos:		
7.1 — Cintos de segurança, fechos e sistemas de retenção:		
7.1.1 — Segurança das fixações dos cintos de segurança/fechos.	Inspeção visual	a) Ponto de fixação muito deteriorado. b) Fixação incorreta.
7.1.2 — Estado dos cintos de segurança/fechos	Inspeção visual e em funcionamento	a) Cinto de segurança obrigatório inexistente ou não montado. b) Cinto de segurança danificado. c) Cinto de segurança não conforme com os requisitos regulamentares (a). d) Fecho de cinto de segurança danificado ou com funcionamento incorreto. e) Retrator do cinto de segurança danificado ou com funcionamento incorreto.
7.1.3 — Limitador de carga dos cintos de segurança.	Inspeção visual	Limitador de carga inexistente ou inadequado para o veículo.
7.1.4 — Pré-tensores dos cintos de segurança	Inspeção visual	Pré-tensor inexistente ou inadequado para o veículo.
7.1.5 — <i>Airbags</i>	Inspeção visual	a) <i>Airbags</i> inexistentes ou inadequados para o veículo. b) <i>Airbag</i> inoperativo.
7.1.6 — Sistemas de Retenção Suplementar (SRS).	Inspeção visual do indicador de mau funcionamento.	Indicador de mau funcionamento do sistema SRS indica uma falha.
7.2 — Extintor (XX) (c)	Inspeção visual	a) Inexistente. b) Não conforme com os requisitos regulamentares.
7.3 — Fechos e dispositivos antirroubo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funcionamento do dispositivo que impede a condução do veículo. b) Trancamento ou bloqueio defeituoso ou não intencional.
7.4 — Triângulo de pré-sinalização (quando obrigatório).	Inspeção visual	a) Inexistente, danificado ou incompleto. b) Não conforme com os requisitos regulamentares.
7.5 — Caixa de primeiros socorros (quando obrigatória).	Inspeção visual	Inexistente, ou não conforme com os requisitos regulamentares.
7.6 — Calços/cunhas de rodas (quando obrigatório).	Inspeção visual	Inexistentes ou em mau estado.
7.7 — Avisador sonoro	Inspeção visual e em funcionamento	a) Não funciona. b) Comando mal fixado. c) Não conforme com os requisitos regulamentares (a).
7.8 — Velocímetro	Inspeção visual ou em funcionamento durante ensaio em estrada ou com meios eletrónicos.	a) Não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Inoperacional. c) Sem iluminação.
7.9 — Tacógrafo (quando obrigatório)	Inspeção visual	a) Não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Inoperacional. c) Selos defeituosos ou inexistentes. d) Placa de instalação inexistente, ilegível ou desatualizada. e) Alteração ou manipulação clara. f) Dimensão dos pneumáticos, incompatível com os parâmetros de instalação.
7.10 — Limitador de velocidade (quando obrigatório).	Inspeção visual e em funcionamento, se houver equipamento disponível.	a) Não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Inoperacional. c) Velocidade programada incorreta (se realizado o ensaio). d) Selos defeituosos ou inexistentes. e) Placa de instalação inexistente, ilegível ou desatualizada. f) Dimensão dos pneumáticos, incompatível com os parâmetros de instalação.
7.11 — Conta-quilómetros, se disponível	Inspeção visual	a) Manipulação não autorizada. b) Inoperacional.

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
7.12 — Controlo Electrónico da Estabilidade (ESC), quando existente/obrigatório.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Sensores de velocidade das rodas inexistentes ou danificados.</p> <p>b) Cablagens danificadas.</p> <p>c) Outros componentes inexistentes ou danificados.</p> <p>d) Interruptor danificado ou com funcionamento incorreto.</p> <p>e) Indicador de mau funcionamento do sistema ESC com indicação de falha.</p>
7.13 — Colete retrorrefletor . . . . .	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Ausência.</p> <p>b) Modelo não aprovado.</p>
8 — Emissões: 8.1 — Ruído: 8.1.1 — Sistema de supressão de ruído . . . . .	Avaliação não instrumental (exceto se o inspetor considerar que o nível de ruído ultrapassa o limite estabelecido, ou quando obrigatório, casos em que poderá ser realizado um ensaio de ruído com o veículo imobilizado utilizando um equipamento de medição do ruído).	<p>a) Níveis de ruído superiores ao permitido nos requisitos regulamentares.</p> <p>b) Componente do sistema de supressão de ruído mal fixado, em risco de cair, danificado, incorretamente montado, inexistente ou alterado de modo a afetar negativamente os níveis de ruído.</p>
8.2 — Emissões de escape: 8.2.1 — Emissões de motores de ignição comandada: 8.2.1.1 — Equipamento de controlo de emissões de escape.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Equipamento de controlo de emissões previsto pelo fabricante inexistente, alterado ou defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões.</p>
8.2.1.2 — Emissões de gases . . . . .	Medição utilizando um analisador de gases de escape em conformidade com os requisitos (a). Em alternativa, nos veículos equipados com sistemas adequados de diagnóstico a bordo (OBD), o funcionamento correto do sistema de emissões pode ser verificado através da leitura do dispositivo OBD e da verificação do funcionamento correto do sistema OBD, de acordo com as recomendações de condicionamento do fabricante e outros requisitos (a).	<p>a) As emissões de gases excedem os níveis específicos indicados pelo fabricante.</p> <p>b) Ou, se estas informações não estiverem disponíveis, as emissões de CO são superiores a:</p> <p>i) Nos veículos não controlados por um sistema avançado de controlo de emissões:</p> <p>— 4,5 %; ou</p> <p>— 3,5 %;</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou de entrada em circulação, conforme indicado nos requisitos (a);</p> <p>ii) Nos veículos controlados por um sistema avançado de controlo de emissões:</p> <p>— Com o motor em marcha lenta: 0,5 %;</p> <p>— Com o motor acelerado: 0,3 % ou;</p> <p>— Com o motor em marcha lenta: 0,3 % (6);</p> <p>— Com o motor acelerado: 0,2 % (6);</p> <p>de acordo com a data da primeira matrícula ou de entrada em circulação conforme indicado nos requisitos (a);</p> <p>c) Valor de lambda fora do intervalo <math>1 \pm 0,03</math> ou não conforme com as especificações do fabricante;</p> <p>d) Leitura do dispositivo OBD indica mau funcionamento significativo.</p>
8.2.2 — Emissões de motores de ignição por compressão. 8.2.2.1 — Equipamento de controlo de emissões de escape.	Inspeção visual . . . . .	<p>a) Equipamento de controlo de emissões previsto pelo fabricante inexistente ou defeituoso.</p> <p>b) Fugas passíveis de afetar a medição das emissões.</p>
8.2.2.2 — Opacidade — os veículos matriculados ou que entraram em circulação antes de 1 de janeiro de 1980 estão isentos deste requisito.	<p>a) Medição da opacidade dos gases de escape com o motor em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) e desembraiado e com a caixa de velocidades em ponto-morto.</p> <p>b) Pré-condicionamento do veículo:</p> <p>1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar se o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.</p> <p>2) Requisitos de pré-condicionamento:</p> <p>i) O motor deve estar quente, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve estar a pelo menos 80°C, ou à temperatura normal de funcionamento (caso seja inferior), ou o bloco do motor deve</p>	<p>a) Nos veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (a), a opacidade excede os níveis registados na chapa do fabricante do veículo;</p> <p>b) Se estas informações não estiverem disponíveis ou os requisitos (a) não permitirem a utilização de valores de referência, aplica-se:</p> <p>— 3,0 m-1 — para motores sobrealimentados;</p> <p>— 1,5 m-1 (?) — para os veículos identificados nos requisitos (a) ou matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após a data indicada nos requisitos (a);</p>



Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
<p>8.3 — Supressão de interferências eletromagnéticas: Interferências radioelétricas (X) (b) . . . . .</p> <p>8.4 — Outros pontos relativos ao ambiente: 8.4.1 — Fugas de fluídos . . . . .</p> <p>9 — Controlos suplementares para veículos de transporte de passageiros M2 e M3: 9.1 — Portas: 9.1.1 — Portas de entrada e saída . . . . .</p>	<p>estar a uma temperatura equivalente quando medida pelo nível da radiação infravermelha. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efetuada, a temperatura normal de funcionamento do motor pode ser determinada por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor;</p> <p>ii) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente;</p> <p>c) Método de ensaio:</p> <p>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. No que diz respeito aos motores de grande capacidade, implica esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador.</p> <p>2) Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido, rápida e continuamente (em menos de 1 segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção.</p> <p>3) Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, a velocidade especificada pelo fabricante, no caso de veículos com transmissões automáticas ou dois terços da velocidade de corte antes de libertar o acelerador, caso estes dados não estejam disponíveis. Isto pode ser verificado, por exemplo, controlando a velocidade do motor ou deixando um intervalo de tempo suficiente entre o momento inicial e final de aceleração, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo 1, deve ser de pelo menos dois segundos.</p> <p>4) Os veículos não devem ser aprovados 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 quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer outro cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Podem ser limitados o número máximo de ciclos de ensaio.</p> <p>5) Podem não ser aprovados veículos quando depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga, apresentem valores medidos significativamente superiores aos valores-limite. Para evitar também controlos desnecessários, podem ser aprovados veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores-limite após a realização de, pelo menos, três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga.</p> <p>Exame visual . . . . .</p> <p>Exame visual . . . . .</p> <p>Inspeção visual e em funcionamento . . . . .</p>	<p>Incumprimento de qualquer requisito (a).</p> <p>Fuga excessiva de fluido passível de prejudicar o ambiente ou representar um risco de segurança para os outros utentes da estrada.</p> <p>a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando de emergência defeituoso. d) Telecomando à distância de portas ou dispositivos de aviso defeituosos. e) Não conformes com os requisitos regulamentares.</p>

Pontos a controlar	Método	Razões da não aprovação
9.1.2 — Saídas de emergência	Inspeção visual e em funcionamento (quando aplicável).	a) Funcionamento defeituoso. b) Sinalização de saídas de emergência inexistentes ou ilegíveis. c) Martelo quebra-vidros ou dispositivo equivalente inexistente. d) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.2 — Sistema de desembaciamento e degelo	Inspeção visual e em funcionamento	a) Funcionamento incorreto. b) Entrada de gases tóxicos ou de escape para o interior do habitáculo. c) Degelo defeituoso, se obrigatório.
9.3 — Sistema de ventilação e aquecimento	Inspeção visual e em funcionamento	a) Funcionamento defeituoso. b) Entrada de gases tóxicos ou de escape para o interior do habitáculo.
9.4 — Bancos:		
9.4.1 — Bancos de passageiros (incluindo bancos para tripulantes).	Inspeção visual	a) Bancos em estado defeituoso ou mal fixados. b) Bancos rebatíveis (se autorizados) sem funcionamento automático. c) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.4.2 — Banco do condutor (requisitos adicionais).	Inspeção visual	a) Dispositivos específicos defeituosos (por exemplo, proteção ou cortina antiencandeamento). b) Proteção do condutor mal fixada ou não conforme com os requisitos regulamentares (a).
9.5 — Dispositivos de iluminação interior e de orientação.	Inspeção visual e em funcionamento	Dispositivo defeituoso ou não conforme com os requisitos regulamentares (a).
9.6 — Corredores, áreas para passageiros de pé.	Inspeção visual	a) Pisos mal fixados. b) Corrimãos ou pegas defeituosos. c) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.7 — Escadas e degraus	Inspeção visual e em funcionamento (quando aplicável).	a) Estado deteriorado ou danificado. b) Degraus retráteis com funcionamento incorreto. c) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.8 — Sistema de comunicação com/para os passageiros.	Inspeção visual e em funcionamento	Sistema defeituoso.
9.9 — Avisos	Inspeção visual	a) Aviso inexistente, incorreto ou ilegível. b) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.10 — Requisitos relativos ao transporte de crianças:		
9.10.1 — Portas	Inspeção visual	Proteção das portas não conforme com os requisitos regulamentares aplicáveis a este tipo de transporte.
9.10.2 — Sinalização e equipamentos específicos.	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos específicos inexistentes ou não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.11 — Requisitos relativos ao transporte de pessoas com deficiências:		
9.11.1 — Portas, rampas e dispositivos de elevação.	Inspeção visual e em funcionamento	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando(s) defeituoso(s). d) Dispositivo(s) de aviso defeituoso(s).
9.11.2 — Elementos de retenção de cadeiras de rodas.	Inspeção visual e em funcionamento, se aplicável.	a) Funcionamento defeituoso. b) Estado deteriorado. c) Comando(s) defeituoso(s). d) Não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.11.3 — Sinalização e equipamentos específicos.	Inspeção visual	Sinalização ou equipamentos específicos inexistentes ou não conformes com os requisitos regulamentares (a).
9.12 — Outros equipamentos especiais (X) (b):		
9.12.1 — Instalações para preparação de alimentos.	Inspeção visual	a) Instalação não conforme com os requisitos regulamentares (a). b) Instalação deteriorada passível de ser perigosa a sua utilização.
9.12.2 — Instalação sanitária	Inspeção visual	Instalação não conforme com os requisitos regulamentares (a).
9.12.3 — Outros dispositivos (por exemplo, sistemas audiovisuais).	Inspeção visual	Não conformes com os requisitos regulamentares (a).

(<sup>1</sup>) Reparação ou alteração inadequada significa uma reparação ou alteração que afeta negativamente a segurança rodoviária do veículo ou tem um efeito negativo no ambiente.

(<sup>2</sup>) 48 % para veículos não equipados com ABS ou homologados antes de 1 de outubro de 1991.

(<sup>3</sup>) 45 % para veículos matriculados após 1988 ou a partir da data indicada nos requisitos consoante a data que for mais recente.

(<sup>4</sup>) 43 % para reboques e semirreboques registados após 1988 ou a partir da data indicada nos requisitos consoante a data que for mais recente.

(<sup>5</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> para veículos N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>.

(<sup>6</sup>) Homologado em conformidade com os limites indicados na linha A ou B do quadro II constante do anexo 32.º do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de setembro, com a última redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 132/2004, de 3 de junho, para veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2002.

(<sup>7</sup>) Homologado em conformidade com os limites indicados na linha B do quadro II constante do anexo 32.º do Regulamento referido no número anterior e na linha B1, B2 ou C dos quadros 1 e 2 do anexo I do Regulamento Respeitante ao Nível das Emissões Poluentes Provenientes dos Motores Alimentados a Diesel, Gás Natural Comprimido ou Gás de Petróleo Liquefeito Utilizados em Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de janeiro, na sua última redação, para veículos matriculados ou que entraram em circulação pela primeira vez após 1 de julho de 2008.

#### Notas

(a) Os «requisitos» são fixados pelos requisitos de homologação aplicáveis na data da sua emissão, da primeira matrícula ou da primeira entrada em serviço, bem como pelas obrigações ou legislação nacional em matéria de retro montagem no país da matrícula.

(b) «(X)» identifica os pontos relacionados com o estado do veículo e a sua aptidão para circular na estrada, mas que não são considerados essenciais numa inspeção periódica.

(c) (XX) esta razão de não aprovação só é aplicável se o controlo técnico for exigido pela legislação nacional.

## ANEXO III

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

**Inspecções extraordinárias**

Os pontos a controlar para:

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

devem contemplar as observações e verificações seguintes:

Veículos 1 a 9 do anexo I:

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica — pontos a controlar que constam do anexo II.

2 — Observação visual detalhada, quando há dúvidas relacionadas com a identificação do veículo:

Verificar os elementos de identificação:

Marca;  
Modelo;  
Número de quadro;  
Distância entre eixos;  
Categoria;  
Tipo;  
Motor: cilindrada, combustível;  
Caixa: tipo, comprimento máximo;  
Lotação;  
Gravações e chapas.

Verificar a respetiva localização no veículo e a conformidade com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.

3 — Observação visual exterior e detalhada:

3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras.

3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras.

3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina e da caixa.

3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras.

3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.

4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco ou autoportante, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:

4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior.

4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre

os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão.

4.3 — A verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos:

- a) Quatro pontos na zona danificada;
- b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente;
- c) Quatro pontos nas restantes zonas.

5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:

5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio.

5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos:

- a) Sopé;
- b) Avanço;
- c) Convergência;
- d) Saída;
- e) Impulso;
- f) Viragem.

5.3 — Na falta de expressa indicação do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável:

- a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo e de 1° para veículos pesados;
- b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso;
- c) Um diferencial máximo de 30', entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°

6 — Verificação das características do motor e transmissão em veículos ligeiros de passageiros, nos casos em que haja dúvidas sobre a identificação da marca, modelo ou cilindrada do motor — a verificação da conformidade das características do motor em relação às indicadas pelo fabricante, nomeadamente evolução da potência em função do número de rotações.

Esta verificação é feita em banco de ensaio de potência, sendo também avaliados o bom estado de funcionamento do sistema de transmissão e o cumprimento dos limites poluentes da emissão de gases de escape.

7 — Verificação do sistema de direção em veículos pesados, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação — a verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo. Na falta de expressa indicação do fabricante, deverá recorrer-se, pelo menos, à simetria relativa ao plano longitudinal médio do veículo.

Veículos 10 a 12 do anexo I:

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

## ANEXO IV

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

**Inspecções para atribuição de nova matrícula**

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

Veículos 1 a 9 do anexo I:

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica: pontos a controlar que constam do anexo II.

2 — Observação visual relacionada com a identificação do veículo — verificar e registar a conformidade dos elementos de identificação:

Marca;  
Modelo;  
Número do quadro;  
Distância entre eixos;  
Categoria;  
Tipo;  
Motor: número, cilindrada, combustível;  
Caixa: tipo, comprimento máximo;  
Lotação;  
Peso bruto rebocável e tara;  
Pneus;

e a respetiva localização no veículo, gravações e chapas, com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.

3 — Observação visual do veículo, exterior e detalhada:

3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras.

3.2 — Verificação do funcionamento correto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras.

3.3 — Observação do alinhamento correto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina ou da caixa.

3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorretas.

3.6 — Observação da correção das ligações, nomeadamente das soldaduras.

3.7 — Observação da correção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.

4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco ou autoportante sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detetado indício de anomalia que justifique esta verificação:

4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior.

4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão.

4.3 — A verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos:

- a) Quatro pontos na zona danificada;
- b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente;
- c) Quatro pontos nas restantes zonas.

5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direção em veículos ligeiros quando é feita a verificação tridimensional:

5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio.

5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos:

- a) Sopé;
- b) Avanço;
- c) Convergência;
- d) Saída;
- e) Impulso;
- f) Viragem.

5.3 — Na falta de expressa indicação do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável:

- a) A diferença máxima de 30', para veículos ligeiros, entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo e de 1º para veículos pesados;
- b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso;
- c) Um diferencial máximo de 30', entre as medições para os lados direito e esquerdo, considerando estes como as diferenças do valor angular entre as duas rodas diretrizes da frente, estando a roda interior virada a 20º

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

Veículos 10 a 12 do anexo I:

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

**Decreto-Lei n.º 145/2012**

**de 11 de julho**

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços.

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de