

N.º

Alteração das «Orientações para a realização de inspeções técnicas (HU) e a avaliação de defeitos identificados em veículos, em conformidade com o artigo 29.º e com os anexos VIII e VIII-A dos Regulamentos relativos ao licenciamento do tráfego rodoviário (StVZO) (“HU-Richtlinie”)»

[Jornal dos Transportes (VkBl.). de 2019, n.º 176, p. 871, com a última redação que lhe foi dada pelo VkBl. de 2021, n.º 232, p. 1175, VkBl. de 2022, n.º 100, p. 466, VkBl. de 2024, n.º 77, p. 344]

Bona, XX.XX.2026
StV 32 301030103#00001#0032

I. Justificação

Para a inspeção técnica, ou para partes específicas da mesma, é obrigatório apresentar um comprovativo de acreditação do organismo de inspeção. Tal impede qualquer interrupção da inspeção técnica ou de partes específicas da mesma, com o objetivo de corrigir quaisquer defeitos identificados. Se forem realizados trabalhos no veículo — como reparações, revisões ou manutenção — após o início da inspeção técnica, mas antes da sua conclusão, a inspeção técnica ou a parte pertinente da mesma deve ser repetida. Consequentemente, o ponto 3.1.4.6 do anexo VIII dos StVZO deixa de produzir efeitos, pelo que será suprimido na próxima adaptação das disposições. Por analogia, a secção 4.2 das presentes orientações é suprimida.

A Comissão Europeia adotou novas regras para o sistema de chamadas de emergência eCall [Regulamento (UE) 2024/1180], tendo em vista a próxima desativação das redes 2G/3G. No futuro, o eCall utilizará a transmissão de dados por comutação de pacotes através das redes 4G/5G. Os veículos equipados com um sistema eCall baseado em 2G/3G podem continuar a ser colocados no mercado até 31 de dezembro de 2026 [artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2024/1180]. No caso dos sistemas eCall que utilizem redes móveis mais antigas (2G/3G) em que essas redes já não estejam em funcionamento e o sistema eCall indique uma avaria, tal não constitui motivo para a constatação de um defeito. Por conseguinte, o ponto de controlo 7.13 é completado por uma nota de rodapé que deve ser respeitada.

Notificado nos termos da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

Em antecipação das alterações previstas da Diretiva 2014/45/UE (orientações gerais adotadas em dezembro de 2025 pelo grupo de trabalho do Conselho) e do alinhamento da terminologia relativa aos sistemas de alarme e de supressão de incêndios com a versão atual do Regulamento n.º 107 da ONU, em conjugação com o Regulamento (UE) 2019/2144 (Regulamento Segurança Geral II), os pontos de inspeção 109.1 foram revistos.

Além disso, foram corrigidos erros de redação nas «Orientações HU» [pontos de controlo D 5.2.3, alínea b), 5.3.2, alínea b), 6.1.3, alínea f), D 6.1.3, alínea e), D 6.1.3, alínea f), e D 8.2.1.2, alínea b)].

II. Alteração ao texto das orientações

Alteração das Orientações para a realização de inspeções técnicas (HU) e avaliação de defeitos identificados em veículos durante essas inspeções, nos termos do artigo 29.º e dos anexos VIII e VIII-A dos Regulamentos relativos ao licenciamento do tráfego rodoviário (StVZO) («orientações HU»)

[Jornal dos Transportes (VkB.). de 2019, n.º 176, p. 871, com a última redação que lhe foi dada pelo VkB. de 2021, n.º 232, p. 1175, VkB. de 2022, n.º 100, p. 466, VkB. de 2024, n.º 77, p. 344]

Com referência ao ponto 1.2.1 do anexo VIII e ao ponto 3 do anexo VIII-A dos StVZO, notifica-se a seguinte alteração, com o consentimento das autoridades competentes de mais alto nível dos Estados federados:

1. A informação relativa ao Código da União n.º 4, constante do ponto 3.3, é alterada da seguinte forma: «Leitura do conta-quilómetros no momento do ensaio (se disponível)».
2. O ponto 4 é reformulado:

4. «Lista de verificação para identificação de falhas durante a inspeção técnica

4.1. A fim de assegurar uma abordagem coerente à classificação dos defeitos identificados nas várias categorias de defeitos e, assim, assegurar que os proprietários dos veículos são tratados de forma igual quando os seus veículos são avaliados, o anexo 2 ao n.º 4 enumera os defeitos mais comuns e a sua atribuição aos pontos de inspeção (itens).

A aplicação do anexo 2 ao n.º 4, incluindo a avaliação de defeitos, é obrigatória; não são permitidas alterações ou classificações divergentes, com exceção das referidas no ponto 4.3, no âmbito do procedimento automatizado de informação e inspeção. As agências técnicas de ensaio e os organismos de supervisão devem igualmente assegurar o que precede nos seus programas de utilizadores para o procedimento automatizado de informação e inspeção.

4.2 Os defeitos enumerados no anexo 2 ao n.º 4 são complementados por uma descrição mais pormenorizada («árvore de defeitos») que abrange cenários e tipos de danos específicos. Esta árvore de defeitos deve ser acordada por todas as agências técnicas de ensaio e organismos de supervisão e aplicada por todos os organismos de inspeção no mesmo formato e com o mesmo conteúdo. Deste modo, o procedimento automatizado de informação e inspeção permite a atribuição e classificação dos defeitos com base no anexo 2 ao n.º 4. Tal conduz a uma melhoria na qualidade das inspeções. Além disso, a inclusão de uma «falha especificada» no relatório de inspeção torna consideravelmente mais fácil para o proprietário do veículo retificar as falhas.

O Grupo de Trabalho dos Serviços de Recolha de Dados é responsável pela manutenção do registo da árvore de defeitos, atualizando-o à luz da experiência adquirida na prática e, sempre que necessário, propondo diretamente ao Ministério Federal dos Transportes quaisquer alterações decorrentes do anexo 2 ao n.º 4.

4.3 Se forem identificados defeitos durante a inspeção e estes não estiverem enumerados no anexo 2 ao n.º 4, devem ser atribuídos ao ponto de inspeção (posição) mais adequado. Sempre que tais defeitos ocorram em grande número — quando a descrição é incorreta ou apenas parcialmente exata —, devem ser comunicados pelo gestor das agências técnicas de ensaio ou pelo gestor técnico dos órgãos de supervisão ao Grupo de Trabalho dos Serviços de Recolha de Dados, para efeitos de atualização do anexo 2 ao n.º 4.

4.4 A estrutura do anexo 2 ao n.º 4 corresponde à estrutura dos «elementos» previstos no anexo I da Diretiva 2014/45/UE e inclui também defeitos de âmbito exclusivamente nacional. Estas começam por «D» e pela numeração do ponto de inspeção no anexo I da Diretiva 2014/45/UE ou com um número a partir de «100» se o ponto de inspeção não tiver sido anteriormente incluído no anexo I da Diretiva 2014/45/UE. Os defeitos nacionais não têm equivalente no anexo a transpor e devem ser mantidas por razões de segurança rodoviária.».

3. O anexo 2 ao n.º 4 é reformulado nos seguintes pontos de análise:

Ponto de inspeção (localização)	Critério de inspeção		Número	Motivo da determinação do defeito (Exemplos)	Avaliação do defeito			
	Inspeções obrigatórias	Inspeções complementares (exemplos)			Defeito pouco significativo (GM)	Defeito significativo (EM)	Defeito perigoso (VM)	Defeito que leva a que o veículo não esteja em condições de circulação, proibição de utilização
(Componente, sistema)								

Ponto de inspeção (localização)	Critério de inspeção	Número	Motivo da determinação do defeito (Exemplos)	Avaliação do defeito			
							(VU)
1.4 Travão de estacionamento: Efeito e eficácia							
...	...	...	...	...	...	...	...
1.4.2 Desempenho mínimo de travagem (sistema de travagem de estacionamento, incluindo o bloqueio de estacionamento, se instalado)	- Desempenho do travão de estacionamento em conformidade com a Diretriz Principal de Inspeção do Travão - Efeito de bloqueio causado por uma tentativa de arrancar com o bloqueio de estacionamento ativado		1.4.2	Efeito insuficiente (taxa de travagem inferior a 16 %)		X	
				Menos de 50 % da força de travagem mínima do travão de estacionamento (equivalente a uma desaceleração inferior a 8 %)			X
			D 1.4.2	Travão de estacionamento não acionado			X
...	...	...	...	...	...	...	...
3. Verificar							
...	...	...	...	...	...	...	...
3.2. Estado do para-brisas e das janelas	- Condição - Interferir no campo de visão — Anomalias	- Condição - Execução — Anomalias - Avaliação em conformidade com as condições para a reparação de para-brisas de vidro laminado	3.2 a)	a) Impacto de pedra (sem fissuras), descolorado (fora da zona de visão de longo alcance)	X		
				Prejuízo para a visibilidade a longa distância		X	
				Danos no para-brisas, incluindo fissuras		X	
				Deficiência da visão a longa distância ou nos espelhos exteriores		X	
			3.2 b)	b) Não conforme ¹⁾ (fora da área de limpeza dos limpa-para-brisas e incluindo películas refletoras ou escurecidas)	X		
				Deficiência da visão a longa distância ou nos espelhos exteriores		X	
			3.2 c)	c) Vidros ou painéis de plástico em mau estado		X	
				Visibilidade na zona de visão de longo alcance fortemente			X

Ponto de inspeção (localização)	Critério de inspeção		Número	Motivo da determinação do defeito (Exemplos)	Avaliação do defeito			
				afetada				
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2 Rodas e pneus								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2.3 Pneus	- Condição - Anomalias - Execução - Admissibilidade		D 5.2.3 b)	Tampa da válvula do pneu (motociclo) inexistente	X			
				Válvula do pneu danificada; modelo não autorizado		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3 Suspensão								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3.2 Amortecedores, amortecimento do eixo	- Condição - Anomalias - Execução - Admissibilidade	Condição	5.3.2 b)	b) Amortecedor danificado e sinais de fuga significativa ou mau funcionamento		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1 Chassis ou estrutura e/ou peças aí fixadas								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1.3 Sistema de combustível/gás (propulsão e aquecimento)	- Condição - Anomalias - Execução - Admissibilidade - Ausência de fugas (sistema de gás)	- Condição - Períodos de teste e/ou substituição - Função	6.1.3 f)	f) Sistema de GPL/GNC/GNL ou hidrogénio não conforme com a norma ¹⁾ , com defeito (risco de incêndio/explosão)				X
			...	...	...	...	...	...
			D 6.1.3 e)	e) Placa sinalética/marcações (cisterna, contentor) inexistentes ou ilegíveis		X		
	Aplicação em conformidade com a Diretiva de Aplicação da PAC/CSP		D 6.1.3 f)	f) Reservatório, contentor ou tubagem danificados, enfraquecidos pela corrosão, mal fixados (sem risco de incêndio)		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.13 eCall [se instalado e homologado em conformidade com os requisitos de homologação da UE previstos no Regulamento (UE) 2015/758]⁵⁾								
7.13.1 Instalação e configuração	- Condição - Anomalias	- Execução, - Admissibilidade - Verificação, quando aplicável, através da interface	...	...	...	...	...	...
			7.13.1 b)	b) Versão de «software» incorreta	X ⁶⁾	X ⁷⁾		

Ponto de inspeção (localização)	Critério de inspeção		Número	Motivo da determinação do defeito (Exemplos)	Avaliação do defeito			
		eletrónica						
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Gases de escape								
8.2.1 Descarga de motores de ignição comandada								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Emissões gasosas/gestão do motor	• Comportamento dos gases de escape — Admissibilidade Aplicação em conformidade com as orientações da UA		D 8.2.1.2 b)	A prova da inspeção do sistema de gestão do motor/purificação dos gases de escape não está disponível, está caducada ou é incorreta		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. Disposições ADICIONAIS RELATIVAS AOS VEÍCULOS UTILIZADOS PARA A TRANSFERÊNCIA DE PASSAGEIROS (aspetos gerais)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Sistema de alarme ⁸⁾ , sistema de supressão de incêndios ⁹⁾ [se instalado e homologado em conformidade com os requisitos de homologação UE previstos no Regulamento (UE) 2019/2144]	• Condição , Função, Execução	• Condição	D 109.1 a)	Sistema de alarme: não operacional (tanto quanto é possível verificar), não funciona corretamente		X		
			D 109.1 b)	Sistema de alarme: O sistema comunica falhas através da interface eletrónica do veículo, ou a luz de aviso indica uma avaria		X		
			D 109.1 c)	Sistema de alarme: inexistente		X		
			D 109.1 d)	Sistema de alarme: não está a funcionar corretamente ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	Sistema de supressão de incêndios: inexistente, ativado, danificado,		X		
			D 109.1 f)	Sistema de supressão de incêndios O sistema comunica falhas através da interface eletrónica do veículo, ou a luz de aviso indica uma avaria		X		
			D 109.1 g)	Sistema de supressão de incêndios: não conforme ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	Sistema de supressão de incêndios Meios de deteção, agente extintor despressurizado, vazio		X		
			D 109.1 i)	Sistema de supressão de incêndios Os prazos para a inspeção e substituição do depósito já expiraram		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	

Observações

- 1) O termo «regulamentos» ou a redação «em conformidade com os regulamentos» referem-se à homologação em vigor à data da aprovação, do primeiro registo ou da primeira instalação e colocação em funcionamento, bem como aos requisitos de adaptação ou aos regulamentos nacionais do país de registo. Estes motivos para concluir pela existência de um defeito só se aplicam se tiver sido verificada a conformidade com a regulamentação.
- 2) Assim que um dispositivo de ensaio se tornar obrigatório a nível nacional, o ensaio de desempenho deve ser realizado utilizando esse dispositivo. Até lá, o ensaio de desempenho será realizado sem um dispositivo de ensaio.
- 3) Até à publicação de uma diretriz correspondente, não são realizadas medições do ruído de circulação.
- 4) No que diz respeito aos pneus M+S, deve ser respeitado o artigo 36.º, n.º 4-A, dos StVZO; por outras palavras, estes serão considerados equivalentes aos pneus que ostentam o símbolo alpino, nos termos do artigo 36.º, n.º 4, dos StVZO, apenas até 30 de setembro de 2024.
- 5) No caso dos sistemas eCall que utilizem redes móveis mais antigas (2G/3G) em que essas redes já não estejam em funcionamento e o sistema eCall indique uma avaria, tal não constitui motivo para a constatação de um defeito. Consequentemente, os sistemas eCall que utilizam redes 2G/3G deixarão de ser objeto de investigação. Caso, no futuro, sejam desativadas outras redes, o procedimento deverá ser seguido em conformidade.
- 6) Em caso de uma versão incorreta do software que não resulte numa falha do sistema.
- 7) Se for utilizada a versão errada do software, levando a uma falha do sistema.
- 8) Um sistema em conformidade com o ponto 7.5.1.5 do Regulamento n.º 107 da ONU, que deteta e indica ao condutor, tanto por meio de um sinal sonoro e visual como externamente, através da ativação das luzes de aviso de perigo, qualquer sobreaquecimento ou fumo no compartimento do motor, em cada compartimento individual que contenha um aquecedor de combustão, nos sanitários, na cabine de dormir do condutor e noutros compartimentos separados.
- 9) Um sistema de extinção de incêndios no compartimento do motor e em qualquer compartimento individual que contenha um aquecedor de combustão, incluindo recipientes para o agente extintor e o propelente, linhas de alimentação, um sistema de distribuição, bocais e uma válvula de ativação.

A alteração deve ser aplicada imediatamente após a sua publicação.

Ministério Federal dos Transportes («Bundesministerium für Verkehr»)

Por delegação
Iris Reimold

[Jornal dos Transportes (VkB1.). de 2026, p. [...]]