

Bruxelas, 27 de novembro de 2025
(OR. en)

15613/25

**Dossiê interinstitucional:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	14625/25
n.º doc. Com.:	8255/25
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e a Diretiva 2014/47/UE relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 24 de abril de 2025, a Comissão apresentou duas propostas legislativas com vista a rever o pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014. Uma das propostas altera a Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques (Diretiva Inspeção Técnica Periódica) e a Diretiva 2014/47/UE relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais (Diretiva Inspeções na Estrada), ao passo que a outra proposta substitui a Diretiva 1999/37/CE relativa aos documentos de matrícula dos veículos.

2. Ambas as propostas têm por objetivo reforçar a segurança rodoviária na UE, contribuindo para a mobilidade sustentável e facilitando a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE. Além disso, a proposta que altera a Diretiva Inspeção Técnica Periódica e a Diretiva Inspeções na Estrada visa alcançar os seguintes objetivos específicos:
 - a. Assegurar a coerência, a objetividade e a qualidade das inspeções técnicas, incorporando o progresso tecnológico, em especial a inspeção dos veículos elétricos e dos sistemas avançados de assistência ao condutor, a implantação de novos métodos de ensaio das emissões gasosas (NOx e número de partículas) e das emissões de ruído e a utilização de equipamentos de medição das emissões e do ruído na via pública para detetar veículos com emissões elevadas;
 - b. Reduzir a manipulação e melhorar a deteção de veículos defeituosos com sistemas de segurança e de controlo de emissões defeituosos ou manipulados, bem como com conta-quilómetros adulterados; este objetivo visa alterar o âmbito e a frequência das inspeções regulares, alterar as normas de inspeção e criar um sistema de registo das leituras do conta-quilómetros;
 - c. Melhorar o armazenamento eletrónico e o intercâmbio de dados pertinentes sobre a identificação e o estado dos veículos, aumentando assim a disponibilidade de dados e facilitando o reconhecimento mútuo pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

3. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente para esta proposta e Jens GIESEKE (PPE, DE) foi nomeado relator em 22 de setembro de 2025.
4. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer em 18 de setembro de 2025. O Comité das Regiões Europeu decidiu não emitir parecer.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

5. O Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos sobre a proposta em 30 de abril de 2025, durante a Presidência polaca, com uma apresentação geral pela Comissão e uma apresentação da avaliação de impacto¹.
6. Durante a Presidência polaca, o Conselho procedeu a uma troca de pontos de vista sobre o pacote «Inspeção Técnica Automóvel» em 5 de junho de 2025. Os ministros congratularam-se com a revisão das diretivas em vigor e com a ambição de avançar no sentido de uma maior harmonização, digitalização e modernização. Nas suas intervenções, vários ministros sublinharam igualmente a necessidade de prazos de execução viáveis e de reduzir ao mínimo os custos e os encargos administrativos.
7. A Presidência dinamarquesa procedeu a uma análise pormenorizada da proposta no Grupo entre julho e novembro de 2025. Com base nas observações apresentadas pelas delegações nas reuniões do Grupo e sob a forma de observações escritas, a Presidência elaborou oito textos de compromisso.
8. As delegações reconheceram o trabalho preparatório realizado pela Comissão, mas manifestaram várias preocupações, nomeadamente no que diz respeito aos custos adicionais para os proprietários cujos veículos seriam inspecionados de forma mais pormenorizada ou com maior frequência, aos limites de capacidade e ao funcionamento eficiente dos centros de inspeção e das equipas de inspeção na estrada, e aos custos administrativos, como os custos de funcionamento de novos equipamentos. Várias delegações teriam preferido que a proposta veiculasse uma consideração social mais proeminente no que diz respeito aos proprietários de veículos mais antigos e chamaram a atenção para o facto de as deficiências técnicas dos veículos não serem frequentemente a causa dos acidentes.
9. Outro motivo de preocupação foi a viabilidade prática: as delegações questionaram a escalabilidade dos novos métodos de ensaio que mostraram a sua viabilidade em condições laboratoriais (medição de NOx dos veículos a gasóleo após aquecimento) e a imposição, aos Estados-Membros, de métodos que ainda não estão desenvolvidos (medição do número de partículas e medição de NOx dos veículos a gasolina) ou que não são amplamente utilizados (medição de emissões por teledeteção).

¹ O relatório da avaliação de impacto figura em anexo à outra proposta, ST 8259/25 ADD 5-7.

10. Contudo, algumas delegações apoiaram a proposta da Comissão no que diz respeito à teledeteção, ao passo que outras apoiaram os novos ensaios das emissões se aplicados a grupos mais limitados de veículos ou apenas à inspeção na estrada. Por conseguinte, foi particularmente difícil chegar a um compromisso sobre os novos métodos de ensaio das emissões e sobre a teledeteção.
11. As principais alterações introduzidas pela Presidência são as seguintes:

Diretiva Inspeção Técnica Periódica

- a. Âmbito de aplicação e frequência mínima das inspeções (artigos 2.º e 5.º do ato alterado): O compromisso mantém o âmbito de aplicação das inspeções e as frequências mínimas atualmente em vigor. Ou seja, não são seguidas as propostas de mudança para inspeções anuais em vez de bianuais após 10 anos e de introdução de inspeções adicionais para os furgões e é mantida a atual exceção que permite, ao aplicar medidas alternativas, excluir os motociclos do âmbito de aplicação.
- b. Inspeções num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula (artigo 4.º, n.º 4, artigo 5.º, n.º 1, último parágrafo, e artigo 8.º, n.º 1-A): O compromisso segue a abordagem da Comissão relativamente a um certificado de inspeção técnica temporário de outro Estado-Membro, mas alarga o âmbito de aplicação aos veículos comerciais ligeiros. O compromisso reforça a comunicação entre os Estados-Membros em causa e proporciona maior flexibilidade quanto ao prazo de realização da inspeção técnica periódica seguinte no Estado-Membro de matrícula.
- c. Leituras dos conta-quilómetros (artigo 4.º-A): A Presidência mantém a obrigação prevista na proposta de criar bases de dados nacionais sobre as leituras dos conta-quilómetros, proporcionando assim um instrumento eficaz para combater a fraude no que toca aos quilómetros percorridos pelo veículo. O texto especifica que o âmbito de aplicação deve abranger apenas os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros. Os casos de registo obrigatório das leituras dos conta-quilómetros na base de dados seriam mais limitados do que de acordo com a proposta: para além dos centros de inspeção, que já são obrigados a registar os dados dos conta-quilómetros, seriam incluídas no sistema de comunicação de informações as oficinas autorizadas pelos fabricantes de veículos, bem como, no que diz respeito aos veículos conectados, pelos fabricantes. A inclusão de outros tipos de leituras dos conta-quilómetros na base de dados ficaria ao critério dos Estados-Membros.

- d. Novos métodos de ensaio das emissões (artigo 6.º, anexo I, item 8.2): O compromisso visa, por um lado, tornar os ensaios nas inspeções técnicas periódicas suficientemente sensíveis para detetar falhas relacionadas com as emissões dos veículos modernos, que são muito mais ecológicos se funcionarem de acordo com as configurações dos fabricantes, e, conseqüentemente, contribuir significativamente para os objetivos da política da UE em matéria de qualidade do ar ambiente² e para a aplicação de novas normas de emissões dos veículos³. Para esse efeito, o compromisso apoia, em princípio, a proposta da Comissão no que toca à medição do número de partículas e à medição de NOx nos centros de inspeção. Por outro lado, tendo em conta os obstáculos remanescentes, nomeadamente a falta de métodos fiáveis e de escalabilidade prática, o compromisso reduz a pressão imediata sobre as capacidades dos centros de inspeção e reduz o risco para a robustez dos resultados das inspeções, proporcionando uma evolução faseada com base em atos de execução que especifiquem os métodos de inspeção e o âmbito de aplicação, bem como prazos de execução específicos.
- e. Certificado eletrónico de inspeção técnica (artigo 8.º): Quase todas as delegações apoiaram a proposta de avançar para um certificado eletrónico de inspeção técnica armazenado nas carteiras europeias de identidade digital, embora a pessoa que apresenta o veículo para inspeção possa ainda solicitar uma versão impressa. O compromisso especifica que a emissão de certificados nas carteiras tem início quatro anos após a entrada em vigor da diretiva. O compromisso deixa de exigir a autenticação de uma cópia em papel, passando a ser suficiente que a autenticidade possa ser verificada através de um código QR.
- f. Intercâmbio de dados e relatórios (artigos 16.º, 20.º e 20.º-A): De um modo geral, as delegações apoiaram o objetivo de melhorar a interoperabilidade transfronteiras e o intercâmbio de dados em tempo real entre as autoridades nacionais e, por extensão, entre os centros de inspeção. No entanto, um grande número de Estados-Membros não concordou que esse intercâmbio se deva basear exclusivamente no sistema MOVE-HUB, desenvolvido pela Comissão. Por estas razões, a Presidência incluiu um novo número no artigo 16.º que permite aos Estados-Membros utilizarem as suas próprias aplicações ou aplicações de terceiros, incluindo o EUCARIS, para trocarem dados e para se ligarem ao sistema eletrónico MOVE-HUB.

² Diretiva (UE) 2024/2881 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Mais recentes: Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) (JO L, 2024/1257, 8.5.2024).

O compromisso mantém a nova obrigação de comunicação de informações (artigo 20.º-A), com um âmbito de aplicação reduzido; a comunicação de informações será semelhante à prevista na diretiva relativa às inspeções na estrada.

- g. Sistemas de segurança eletrónicos⁴, dados dos fabricantes (artigo 5.º, n.ºs 6 e 7) e lista de outros itens a inspecionar constante do anexo I, ponto 3: O compromisso introduz mais pormenores sobre o fluxo de dados provenientes dos fabricantes e a gestão de dados, que se basearão em atos de execução. No que diz respeito aos 62 novos itens dos sistemas de segurança eletrónicos sujeitos a inspeção de acordo com a proposta da Comissão, o compromisso agrupa uma parte sob outros itens a inspecionar, torna outra parte sujeita a inspeção voluntária e suprime uma terceira parte.
- A pedido das delegações, são acrescentados dois itens a inspecionar: Em primeiro lugar, uma ligação voluntária entre as campanhas de recolha de veículos e as inspeções técnicas, com o objetivo de melhorar os resultados das campanhas de recolha que têm uma forte ligação com a segurança e a saúde (item 0.3); em segundo, uma inspeção dos sistemas de alarme e de supressão de incêndios (item 9.13).

Diretiva Inspeções na Estrada

- a. Âmbito de aplicação (artigo 2.º do ato alterado): O compromisso apoia o alargamento do âmbito de aplicação do regime de inspeção na estrada aos veículos comerciais ligeiros da categoria N1. O compromisso tenta dar resposta às profundas preocupações de algumas delegações, por um lado permitindo a exclusão do âmbito de aplicação em caso de sujeição a inspeção técnica periódica após dois anos e, em seguida, anualmente, e, por outro, alterando a meta de cobertura da frota prevista no artigo 5.º.
- b. Teledeteção (artigos 4.º-A e 21.º da proposta, artigo 9.º-A e artigo 18.º, n.º 3, do compromisso): O compromisso estabelece o conceito de teledeteção como uma medida voluntária, sujeita a revisão após a aquisição de experiência adicional na prática. A fim de facilitar o acompanhamento transfronteiriço após a deteção de um veículo com emissões elevadas, a Comissão pode adotar atos de execução para estabelecer limiares para essa cooperação transfronteiriça.

⁴ Esta temática passou a designar-se «Sistemas avançados de assistência ao condutor e outros sistemas relacionados com a segurança».

- c. Percentagem de veículos a abranger pela inspeção inicial na estrada (artigo 5.º):
O compromisso mantém a proposta de estabelecer metas de inspeções da frota por Estado-Membro, em vez de uma meta a nível da União, e uma nova meta de inspeções de veículos comerciais ligeiros da categoria N1. Esta última meta (10 %) é fixada em relação ao número total de inspeções de veículos comerciais pesados, em vez de 2 % do número de veículos comerciais ligeiros matriculados anualmente, como proposto pela Comissão.
- d. Inspeção das condições de imobilização da carga (artigo 10.º, n.º 1, alínea c), e artigo 13.º):
O compromisso reflete a opinião maioritária das delegações de que a obrigação de inspeção só pode referir-se à inspeção técnica inicial na estrada, uma vez que não existem recursos de inspeção suficientes para efetuar uma inspeção minuciosa das condições de imobilização da carga em todos os veículos submetidos a inspeção. Por conseguinte, a inspeção minuciosa continuará a basear-se no parecer do inspetor na sequência da avaliação visual obrigatória das condições de imobilização da carga.
- e. Intercâmbio de dados e comunicação de informações (artigos 18.º-A e 20.º): O compromisso prevê um intercâmbio de dados em consonância com a proposta relativa à Diretiva Inspeção Técnica Periódica e uma comunicação de informações alinhada com a proposta da Comissão e a prática atual.
- f. Objeto e metodologia da inspeção minuciosa (artigos 10.º e 11.º e anexo II): Sempre que os itens a eventualmente inspecionar nas inspeções minuciosas na estrada coincidam com os itens pertinentes para as inspeções técnicas periódicas, as alterações propostas pela Presidência são idênticas às alterações propostas relativamente à Diretiva Inspeção Técnica Periódica. No entanto, são introduzidas duas alterações: Em primeiro lugar, o compromisso clarifica, no artigo 10.º, n.º 1, que o método por defeito da inspeção inicial na estrada é uma inspeção visual, que pode ser complementada com a utilização de equipamento específico. Em segundo lugar, no que diz respeito à medição das emissões de NOx dos motores a gasóleo, o compromisso sugere que a medição durante a inspeção na estrada deve ser estabelecida dentro do prazo de transposição de três anos, tendo em conta que o problema do pré-condicionamento do veículo não se verifica se o motor estiver quente aquando da inspeção. O considerando 15-A esclarece que, caso o Estado-Membro recorra a centros de inspeção técnica para a inspeção minuciosa, essa inspeção minuciosa dependerá da introdução dos métodos de inspeção pertinentes nesses centros de inspeção na sequência da adoção de atos de execução.
Em consonância com a abordagem relativa à teledeteção, o compromisso acrescentou a teledeteção, a confirmar através da utilização de métodos de ensaio normalizados, como método alternativo (8.1.1, 8.2.2.2 a 8.2.3.3).

Transposição (artigo 3.º do ato modificativo)

12. Tendo em conta a natureza ambiciosa e complexa dos requisitos introduzidos pelas revisões propostas, vários Estados-Membros solicitaram um período de transposição mais longo, que, no compromisso, foi alargado para três anos. Os elementos particularmente difíceis em matéria de execução foram abordados através de fases de execução específicas após a adoção de atos de execução (ver supra o ponto 11, alínea d), relativo aos ensaios das emissões e o artigo 8.º da Diretiva Inspeção Técnica Periódica relativo à emissão de certificados eletrónicos de inspeção técnica).
13. Na reunião do Grupo de 13 de novembro de 2025, as delegações apoiaram, de um modo geral, o compromisso da Presidência⁵ com vista a definir uma orientação geral, tendo algumas solicitado esclarecimentos adicionais ou pedido alterações adicionais. A Comissão reconheceu o trabalho técnico realizado pela Presidência, mas salientou que vários dos elementos de reforma que considerava mais importantes foram reduzidos em termos de âmbito ou de ambição ou foram suprimidos. A Comissão reservou a sua posição, também no que diz respeito à seleção de habilitações para adotar atos delegados e atos de execução.
14. Na sua reunião de 21 de novembro, o Comité de Representantes Permanentes aprovou por ampla maioria o compromisso apresentado no anexo e na adenda 1⁶ à presente nota. Algumas delegações reiteraram as suas profundas preocupações quanto à complexidade e aos encargos administrativos ou técnicos.

IV. CONCLUSÕES

15. À luz do que precede, convida-se o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) a definir uma orientação geral na sua reunião de 4 de dezembro de 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Idêntico ao texto do documento ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, com exceção de algumas correções linguísticas.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e a Diretiva 2014/47/UE relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

⁷ JO C, de , p. .

⁸ JO C, de , p. .

- (1) A legislação da União integra, há décadas, disposições relativas à inspeção técnica. Estas estão, no entanto, sujeitas a uma harmonização gradual. Para o efeito, o direito da União foi revisto pela última vez em 2014, com a adoção do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»⁹. Com vista a melhorar a aplicação da legislação, as revisões consecutivas alargaram gradualmente o catálogo dos veículos sujeitos a inspeção e o âmbito de aplicação das regras harmonizadas, nomeadamente das regras relativas à inspeção na estrada e aos certificados de matrícula. As revisões especificaram e atualizaram os métodos de inspeção, os procedimentos e os documentos conexos necessários, de modo a que estes refletissem o progresso tecnológico.
- (2) A Diretiva 2014/45/UE estabelece os requisitos mínimos em relação ao objeto e à frequência da inspeção técnica aplicáveis a cada categoria de veículos, exceto aos motociclos, relativamente aos quais os Estados-Membros dispõem de uma margem de apreciação mais ampla. A referida diretiva estabelece igualmente os requisitos mínimos relativos à independência dos centros de inspeção e à formação de inspetores, aos equipamentos de inspeção e ao conteúdo do certificado de inspeção técnica. A validade deste certificado, bem como de qualquer outro elemento que comprove a realização da inspeção, deve ser reconhecida pelos Estados-Membros para efeitos de livre circulação e de nova matrícula de um veículo já matriculado noutro Estado-Membro.

⁹ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) e Diretiva 2014/46/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) A Diretiva 2014/47/UE complementa a Diretiva 2014/45/UE, ao exigir aos Estados-Membros que realizem inspeções na estrada aos veículos comerciais pesados com peso superior a 3,5 toneladas, nomeadamente autocarros, camiões e seus reboques, com vista a inspecionar 5 % da frota da União todos os anos. Essas inspeções incluem uma inspeção inicial na estrada e, se o inspetor o considerar necessário, uma inspeção técnica minuciosa na estrada. Os itens inspecionados no âmbito das inspeções minuciosas são os mesmos que os inspecionados no âmbito das inspeções técnicas periódicas e podem também incluir a inspeção das condições de imobilização da carga. Caso seja detetada uma deficiência grave ou perigosa durante uma inspeção na estrada, o Estado-Membro em que a inspeção teve lugar é obrigado a notificar o Estado-Membro de matrícula, a fim de impor a reparação do veículo cuja circulação foi suspensa.
- (4) Devido ao rápido progresso tecnológico, algumas das regras em vigor em matéria de inspeção de veículos tornaram-se obsoletas, devendo ser alteradas para se adaptarem às tecnologias e aos veículos mais recentes, nomeadamente os veículos elétricos e os veículos híbridos elétricos. O quadro aplicável às inspeções deve continuar a contribuir para reduzir as emissões provenientes do transporte, bem como para acelerar a digitalização no setor dos transportes e possibilitar que o setor beneficie da mesma. O quadro deve também ser mais bem adaptado à evolução da tecnologia dos veículos, à composição da frota e aos métodos de inspeção.
- (5) A transição digital é uma das prioridades da União. No contexto da atualização das regras em vigor em matéria de inspeção de veículos, é igualmente importante harmonizar, simplificar e digitalizar amplamente os procedimentos administrativos, bem como eliminar os obstáculos ainda existentes à livre circulação. Entre estes obstáculos figuram o não reconhecimento das inspeções técnicas periódicas realizadas em Estados-Membros que não o Estado-Membro de matrícula. Tal pode impedir a livre circulação de pessoas na União e ameaçar o seu direito de residir num Estado-Membro diferente daquele em que o veículo está atualmente matriculado.
- (5-A) As inspeções durante o ciclo de vida dos veículos deverão ser relativamente simples, rápidas e pouco onerosas, mas deverão ser eficazes para alcançar os objetivos das diretivas.

- (6) Alguns dos métodos atualmente aplicáveis ao ensaio das emissões são inadequados para a inspeção de veículos com tecnologia moderna de controlo de emissões de poluentes atmosféricos e baixas emissões de referência. É também possível reduzir ainda mais as emissões de poluentes através da realização de inspeções e ensaios mais adequados. A aplicação dos melhores métodos de ensaio disponíveis, proporcionados e adequados ajudaria os Estados-Membros a alcançar normas de qualidade do ar mais rigorosas, nomeadamente os valores-limite para a proteção da saúde humana estabelecidos pela Diretiva (UE) 2024/2881 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, especialmente no que respeita às partículas finas e aos óxidos de azoto (NO_x).
- (7) O número de vítimas mortais e de feridos graves nas estradas da União continua a ser inaceitavelmente elevado, tendo-se registado 20 400 mortes em 2023. Por conseguinte, é necessário adotar novas medidas para alcançar os objetivos em matéria de segurança rodoviária estabelecidos no quadro político da UE em matéria de segurança rodoviária para 2021-2030¹¹.
- (8) A inspeção técnica dos motociclos produz benefícios claros para a segurança rodoviária. Tal foi demonstrado pelo número de Estados-Membros que já incluem os motociclos nos seus regimes de inspeção técnica. Os Estados-Membros podem excluir da inspeção técnica periódica obrigatória os motociclos com uma cilindrada superior a 125 cm³, ou com uma potência máxima contínua, nominal ou efetiva, superior a 11 kW, se tiverem adotado medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária, tais como inspeções na estrada.

¹⁰ Diretiva (UE) 2024/2881 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, (reformulação), (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) De acordo com as observações recebidas dos Estados-Membros e dos representantes do setor, os atuais requisitos legais destinados a assegurar que os centros de inspeção dispõem dos dados técnicos necessários para a realização de inspeções técnicas periódicas revelaram-se ineficazes. Por conseguinte, é necessário especificar, tendo em conta os requisitos de comunicação previstos no artigo 61.º e no anexo X do Regulamento (UE) 2018/858, que deve ser disponibilizado um conjunto mínimo de informações, gratuitamente e sem demora injustificada, às autoridades competentes ou aos organismos centralizados responsáveis pelos dados incumbidos pelas autoridades de um ou mais Estados-Membros de gerir o acesso a essas informações, o que deverá então assegurar que os centros de inspeção também têm o acesso exigido.
- (10) Para veículos das categorias M1 e N1, o Estado-Membro de matrícula deverá reconhecer um certificado de inspeção técnica temporário da UE emitido por outro Estado-Membro por um período máximo de seis meses, desde que a inspeção técnica periódica seguinte seja efetuada no Estado-Membro de matrícula. Isto significa que o veículo tem de regressar ao Estado-Membro de matrícula dentro do prazo de validade do certificado de inspeção técnica temporário da UE para ser submetido à inspeção técnica periódica subsequente. Isto contribuirá para facilitar a livre circulação de pessoas, respeitando simultaneamente o requisito básico de que os veículos devem, em geral, ser inspecionados no Estado-Membro de matrícula. A fim de garantir clareza sobre o estatuto do veículo, o Estado-Membro que realiza a inspeção deve comunicar o resultado da inspeção num curto período de tempo através do MOVE-HUB ao Estado-Membro de matrícula.
- (11) Pelo mesmo motivo, um Estado-Membro de matrícula deve poder optar por reconhecer os certificados de inspeção técnica emitidos por outro Estado-Membro. Se o fizer, deve informar desse facto os outros Estados-Membros e a Comissão. Todos os Estados-Membros devem considerar os certificados de inspeção técnica em causa como equivalentes aos certificados emitidos pelo Estado-Membro de matrícula.

(12) A fim de combater a fraude relacionada com a quilometragem dos veículos usados, o registo das leituras dos conta-quilómetros é incluído na inspeção técnica periódica. A manipulação dos conta-quilómetros pode afetar a segurança rodoviária, uma vez que os compradores são induzidos em erro sobre o nível de desgaste e, por conseguinte, sobre as necessidades de manutenção, sendo provável que o veículo não tenha cumprido a manutenção necessária. No entanto, a eficácia da medida foi limitada, uma vez que, na maioria dos Estados-Membros, a primeira inspeção técnica a veículos das categorias M1 ou N1 apenas é realizada quatro anos após a primeira matrícula e, em muitos deles, apenas de dois em dois anos após a primeira matrícula. Com base na experiência adicional adquirida em vários Estados-Membros relativamente a várias categorias de veículos, os Estados-Membros deverão, pelo menos, assegurar que as leituras dos conta-quilómetros são registadas sempre que uma oficina de reparação autorizada pelo fabricante do veículo realize trabalhos de manutenção ou de reparação num veículo da categoria M1 ou N1 e que esse registo é efetuado numa base de dados nacional ou registo automóvel nacional. As oficinas de reparação autorizadas operam no âmbito do sistema de distribuição do fabricante. A fim de aumentar ainda mais o número de pontos de dados no histórico do conta-quilómetros dos veículos, os Estados-Membros podem facultar a outros prestadores de serviços, em especial oficinas independentes de reparação ou manutenção, o acesso, para efeitos de registo, à mesma base de dados nacional ou ao mesmo registo automóvel nacional, e podem também incluir outros fornecedores fiáveis de leituras dos conta-quilómetros, tais como companhias de seguros ou empresas de aluguer de automóveis. Os Estados-Membros deverão disponibilizar essas leituras às autoridades competentes e ao titular do certificado de matrícula e fornecer aos inspetores os históricos dos conta-quilómetros (dados e/ou avaliação).

(12-A) Além disso, os Estados-Membros deverão também exigir aos fabricantes ou aos seus representantes que transmitam, de três em três meses, as leituras dos conta-quilómetros dos veículos conectados. Uma vez que os Estados-Membros não têm acesso direto a esses dados, não são responsáveis pela qualidade dos mesmos. A fim de permitir aos consumidores detetar uma fraude da quilometragem antes de adquirirem um veículo, os Estados-Membros deverão ainda informá-los de que o histórico do conta-quilómetros está disponível para o titular do certificado de matrícula, em especial no contexto da venda de veículos. Os Estados-Membros podem decidir cobrar uma taxa administrativa ao facultar o histórico do conta-quilómetros ao titular do certificado de matrícula. A fim de aumentar a disponibilidade de estatísticas sobre a utilização de veículos sem encargos adicionais em matéria de comunicação de informações para as administrações nacionais, os Estados-Membros deverão disponibilizar as leituras dos conta-quilómetros aos institutos nacionais de estatística e à Comissão (Eurostat).

(13) Embora os veículos elétricos, incluindo os veículos híbridos elétricos, estejam em circulação há vários anos e o seu número tenha vindo a aumentar de forma constante, não existem regras harmonizadas para a inspeção técnica dos sistemas de alta tensão desses veículos, o que faz com que os Estados-Membros desenvolvam diferentes protocolos de inspeção. Para garantir o funcionamento seguro desses veículos ao longo da sua vida útil e evitar práticas de inspeção contraditórias nos Estados-Membros, os itens a inspecionar pertinentes deverão ser incluídos nos requisitos mínimos relativos ao conteúdo e aos métodos de inspeção recomendados.

(13-A) A fim de assegurar uma inspeção correta dos veículos elétricos e dos veículos híbridos elétricos, incluindo dos novos sistemas eletrónicos avançados, é importante que os inspetores recebam formação adequada, tanto durante a formação inicial como na formação de reciclagem. A fim de acompanhar as inspeções dos diferentes novos modelos de veículos e sistemas, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de autorizar inspetores que se especializaram em inspeções apenas de tipos específicos de veículos ou na realização de apenas determinados tipos de inspeções. Os Estados-Membros que pretendam recorrer a esta possibilidade deverão assegurar que o certificado emitido a esses inspetores indica claramente a limitação do inspetor na realização de inspeções técnicas.

- (14) Hoje em dia, os veículos modernos integram muitos novos sistemas eletrónicos avançados para se tornarem mais seguros e prestarem assistência ao condutor. Tais sistemas podem ser não obrigatórios ou obrigatórios para homologação sempre que o Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho¹² exigir a instalação de uma série de sistemas avançados de assistência ao condutor, concebidos para evitar acidentes e reduzir o número de vítimas e de feridos graves. No entanto, os benefícios esperados não serão alcançados se estes sistemas se deteriorarem ao longo do tempo ou forem objeto de manipulação. Por conseguinte, para garantir que produzem os benefícios esperados em termos de segurança, esses novos sistemas eletrónicos deverão ser incluídos nas inspeções técnicas periódicas e nas inspeções na estrada. A fim de garantir o funcionamento seguro dos veículos automatizados e a inspeção dos sistemas de segurança eletrónicos ao longo da sua vida útil, os itens a inspecionar pertinentes devem ser incluídos nos requisitos mínimos relativos ao conteúdo e aos métodos de inspeção recomendados estabelecidos nos respetivos anexos das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE.
- (15) Embora o transporte rodoviário contribua para uma parte significativa das emissões nocivas de poluentes atmosféricos, em especial de NO_x e partículas finas, os atuais métodos para os ensaios das emissões de escape não estão adaptados aos veículos e tecnologias mais recentes. A Recomendação (UE) 2023/688 da Comissão¹³ constituiu um primeiro passo para a harmonização da medição do número de partículas durante a inspeção técnica. No interesse da saúde pública, da proteção do ambiente e da concorrência leal, os itens pertinentes a inspecionar durante as inspeções técnicas periódicas e as inspeções na estrada, previstos nos anexos das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, deverão agora incluir a medição do número de partículas e de emissões NO_x.

¹² Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) n.º 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Recomendação (UE) 2023/688 da Comissão de 20 de março de 2023 sobre a medição do número de partículas para a inspeção técnica periódica de veículos equipados com motores de ignição por compressão, (JO L 90 de 28.3.2023, p. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15-A) Para a medição das emissões de NOx dos veículos com motor de ignição por compressão na inspeção técnica periódica, a Comissão deverá especificar, através de atos de execução, os requisitos para o pré-condicionamento dos veículos, com base em estudos que confirmem a adequação dos métodos, bem como as normas EURO que deverão ser incluídas no âmbito de aplicação, antes de esses veículos poderem ser incluídos no âmbito dos ensaios das emissões. A medição das emissões de NOx dos veículos com motor de ignição por compressão nas inspeções na estrada é mais fácil de realizar, uma vez que os veículos são selecionados e já estão aquecidos para os ensaios. Caso se preveja a sua realização num centro de inspeção que efetue inspeções técnicas, o acompanhamento depende da aplicação dos métodos adequados de ensaio das emissões em conformidade com os atos de execução.
- (15-B) No que diz respeito à medição do número de partículas para veículos com motor de ignição comandada, a Comissão deverá especificar os métodos de medição e os valores-limite através de atos de execução antes de poderem ser incluídos no âmbito dos ensaios das emissões. A Comissão pode, através de atos de execução, especificar o método, os valores-limite e as normas EURO que devem ser incluídas para a medição das emissões de NOx dos motores de ignição comandada.
- (15-C) Para serem eficazes, as campanhas de recolha de veículos em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858 relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e com o Regulamento (UE) 2023/988 relativo à segurança geral dos produtos dependem do seguimento dado pelos proprietários dos veículos ou pelos titulares do certificado de matrícula. As inspeções técnicas poderão facilitar as campanhas de recolha de veículos, caso a deficiência que conduziu à campanha represente um risco grave para a segurança ou a saúde dos passageiros ou de outros utentes da via pública ou para o ambiente. Por conseguinte, deverá ser estabelecida uma ligação entre as campanhas de recolha e as inspeções técnicas. Através dessa ligação, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de determinar se uma determinada campanha de recolha deve ser sujeita a inspeção técnica e de classificar a deficiência que esteve na origem da campanha de recolha como deficiência grave ou perigosa. A classificação da deficiência pode afetar o resultado da inspeção técnica e pode levar a que se considere que o veículo falhou na inspeção até a deficiência ter sido retificada e a sua retificação ser verificada numa inspeção técnica subsequente.

- (15-D) O estabelecimento da ligação entre as campanhas de recolha e a inspeção técnica depende de um fluxo fiável e atualizado de informações dos fabricantes para as autoridades competentes e, subsequentemente, para os centros de inspeção. Essa ligação não prejudica as regras que garantem que o proprietário do veículo ou o titular do certificado de matrícula foi devidamente informado da campanha de recolha e teve a possibilidade de apresentar o veículo para verificação e reparação, e não altera, nem transfere para as autoridades públicas, as responsabilidades dos fabricantes e outros operadores económicos na cadeia de abastecimento de tomarem medidas corretivas adequadas, incluindo a recolha de veículos, sempre que um veículo, sistema, componente ou unidade técnica apresente um risco grave para a segurança ou a saúde dos passageiros ou de outros utentes da via pública ou para o ambiente.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Para além das inspeções técnicas periódicas programadas, os veículos deverão também ser submetidos a uma inspeção técnica se tiver havido uma alteração ou modificação significativa dos sistemas e componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente. Tal inclui os casos em que haja uma alteração da categoria do veículo ou dos níveis de emissão, por exemplo, na sequência da instalação de um filtro de partículas ou quando um veículo é convertido para funcionar com um combustível alternativo ou quando sofre uma alteração no sistema de condução. Tal não impede nem restringe a regulamentação nacional relativa à homologação de veículos modificados ou alterados matriculados no respetivo Estado-Membro.
- (19) A fim de facilitar a transição digital e reduzir os custos para os centros de inspeção, os certificados de inspeção técnica deverão ser emitidos num formato eletrónico normalizado. Mediante pedido, deverá também ser transmitida uma cópia autenticada do certificado de inspeção técnica à pessoa que apresentou o veículo para inspeção. Os Estados-Membros deverão aceitar ambos os formatos para efeitos de alteração do proprietário do veículo ou de nova matrícula noutra Estado-Membro. O mesmo se aplica ao relatório da inspeção mais minuciosa na estrada.

- (20) Importa assegurar que o tratamento de dados pessoais para efeitos de aplicação da presente diretiva respeita o quadro de proteção de dados da União, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴. Em conformidade com o princípio da proteção de dados por defeito, deverão ser utilizadas técnicas para a verificação dos certificados de inspeção técnica que não exijam a transmissão de dados pessoais constantes dos certificados individuais.
- (21) Caso um veículo não seja aprovado na inspeção técnica periódica devido a uma ou várias deficiências importantes ou perigosas num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula, de modo a assegurar um acompanhamento adequado dessas deficiências, o resultado da inspeção e o prazo para a inspeção seguinte deverão ser notificados ao Estado-Membro de matrícula e inscritos no registo automóvel. O prazo para a inspeção seguinte não deve ser superior a dois meses e esta deve ter lugar em qualquer um dos Estados-Membros. Além disso, caso um veículo não seja aprovado na inspeção técnica periódica devido a uma ou mais deficiências perigosas, a fim de evitar riscos imediatos para a segurança rodoviária ou para o ambiente, o Estado-Membro ou a autoridade competente deverá poder decidir que o veículo em causa não pode ser utilizado na via pública e solicitar ao Estado-Membro de matrícula que suspenda a autorização de circulação rodoviária do veículo até que as deficiências sejam retificadas e a retificação seja verificada numa inspeção técnica subsequente. A suspensão deverá ser inscrita no registo automóvel do Estado-Membro de matrícula.
- (22) A adulteração ou manipulação do sistema de controlo das emissões do veículo, do sistema de alta tensão, incluindo o sistema de gestão de baterias, o silenciador ou os sistemas relacionados com a segurança, pode causar deficiências importantes ou perigosas e deverá ser punível com sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias. A adulteração ou manipulação implica, nomeadamente, a desativação, modificação ou adaptação deliberada dos sistemas e componentes do veículo, com o objetivo de alterar a função inicialmente especificada pelo fabricante, para contornar a regulamentação ou os requisitos técnicos.

¹⁴ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Os atuais requisitos estabelecidos nas Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE segundo os quais os Estados-Membros devem cooperar entre si na aplicação dessas diretivas não permitem aos mesmo verificar o estatuto jurídico e técnico de um veículo em situações transfronteiras. A fim de assegurar uma maior eficácia, inclusive em tais situações, os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua na aplicação das diretivas de forma mais sistemática. Por conseguinte, é necessário estabelecer regras sobre o intercâmbio de informações e de dados sobre veículos, a fim de permitir aos Estados-Membros consultar mutuamente os seus registos automóveis e as suas bases de dados relativos à inspeção técnica, incluindo o conteúdo dos certificados de inspeção técnica e dos relatórios de inspeção técnica na estrada. Esse intercâmbio deverá abranger também o certificado de conformidade emitido ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/858. Os Estados-Membros podem assegurar o acesso aos dados de acordo com as regras em matéria de intercâmbio de dados estabelecidas nesse regulamento.
- (24) No que diz respeito ao intercâmbio de informações sobre veículos matriculados na União, a Comissão desenvolveu a plataforma de intercâmbio de mensagens MOVE-HUB destinada a interligar os registos eletrónicos nacionais dos Estados-Membros¹⁵. A plataforma acolhe atualmente a interconexão dos registos das empresas de transporte rodoviário (REETR), dos registos das cartas de condução (RESPER), dos registos de formação de condutores profissionais (ProDriveNet), dos registos tacográficos dos cartões de condutor (TACHOnet) e da notificação de reprovação do veículo na inspeção na estrada¹⁶.

¹⁵ Regulamento de Execução (UE) 2016/480 da Comissão, de 1 de abril de 2016, que estabelece regras comuns respeitantes à interligação dos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário e que revoga o Regulamento (UE) n.º 1213/2010 (JO L 87 de 2.4.2016, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Regulamento de Execução (UE) 2017/2205 da Comissão, de 29 de novembro de 2017, relativo às regras aplicáveis aos procedimentos de notificação dos veículos comerciais com deficiências importantes ou perigosas identificadas durante uma inspeção técnica na estrada (JO L 314 de 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) As funcionalidades da MOVE-HUB devem ser alargadas de modo a permitir o necessário intercâmbio de informações e de dados sobre os veículos para efeitos das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ligar os seus sistemas eletrónicos que contêm informações sobre os certificados de inspeção técnica, os certificados de inspeção técnica temporários da UE e o histórico dos conta-quilómetros ao MOVE-HUB para efeitos de intercâmbio de mensagens. Os Estados-Membros podem continuar a utilizar as suas aplicações próprias ou aplicações de terceiros, incluindo o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS), para se ligarem ao sistema eletrónico MOVE-HUB. O intercâmbio de informações e de dados através da MOVE-HUB deverá estar operacional no prazo de dois anos após a adoção dos atos de execução correspondentes nos termos do artigo 16.º da Diretiva 2014/45/UE e do artigo 18.º-A da Diretiva 2014/47/UE.
- (26) As crises provocadas por acontecimentos graves, ocorridos dentro ou fora da União, podem perturbar significativamente o funcionamento do seu sistema de inspeção técnica. Em tempos de crise, os Estados-Membros deverão poder prorrogar a validade dos certificados de inspeção técnica, incluindo os certificados de inspeção técnica temporários da UE. Sob reserva da autorização da Comissão, os Estados-Membros deverão ser autorizados a prorrogar por seis meses a validade administrativa dos certificados de inspeção técnica e dos certificados de inspeção técnica temporários da UE caducados. Nos casos em que a crise persista, deverá ser possível prorrogar a validade.
- (27) Os veículos comerciais ligeiros da categoria N1 são utilizados de forma mais intensiva do que os automóveis de passageiros, muitas vezes em zonas densamente povoadas. Tendo em conta o aumento do número de veículos comerciais ligeiros da categoria N1 em circulação na União, a fim de continuar a melhorar a sua segurança e o seu desempenho ambiental e promover condições de concorrência equitativas para os operadores comerciais em toda a União, os veículos comerciais ligeiros da categoria N1 também deverão ser sujeitos a inspeções na estrada.

- (28) No que diz respeito às inspeções na estrada, o rastreamento das emissões de escape de um grande número de veículos através da utilização de equipamentos de teledeteção é uma medida eficaz para a identificação de veículos com emissões elevadas. A experiência em alguns Estados-Membros demonstrou que as taxas de deteção aumentam significativamente em comparação com os métodos de inspeção obrigatórios. O equipamento de teledeteção pode ser utilizado sistematicamente para rastrear grande parte da frota de veículos em condições reais de circulação. As emissões dos veículos são dinâmicas, apresentando picos de emissões que ocorrem mais frequentemente em condições específicas, como durante os arranques a frio. Uma única medição por teledeteção estática pode sinalizar eficazmente um veículo com emissões elevadas que apresenta um defeito ou foi adulterado. Dependendo da magnitude da excedência medida, podem ser necessárias várias medições por teledeteção estática para confirmar que um veículo é um veículo com emissões elevadas. Uma vez que tais defeitos e modificações geram emissões excessivas que representam riscos para a saúde humana e o ambiente, esses devem ser reparados e deve ser sancionada qualquer manipulação.
- (28-A) A teledeteção não pode substituir uma inspeção na estrada, mas pode ser utilizada para selecionar veículos para nova inspeção na estrada. A verificação das medições por teledeteção pode ser efetuada no âmbito de uma inspeção na estrada imediatamente após uma medição por teledeteção ou num centro de inspeção técnica. Uma vez que a teledeteção identifica veículos com emissões elevadas, independentemente do seu Estado-Membro de matrícula, o Estado-Membro que identificou o veículo e o Estado-Membro de matrícula deverão cooperar para assegurar um acompanhamento adequado, com base em valores harmonizados para os veículos com emissões elevadas.

(28-B) A verificação na estrada ou num centro de inspeção deverá seguir os métodos de inspeção estabelecidos, respetivamente, nos itens 8.1 e 8.2 do anexo II da Diretiva 2014/47/UE e no anexo I da Diretiva 2014/45/UE. Isto significa, por exemplo, que sempre que se suspeite que um veículo ou um veículo comercial ligeiro a gasóleo da categoria N1 equipado com um motor Euro 5b ou mais recente, ou um veículo comercial pesado ou autocarro Euro VI, emite partículas finas acima do limite legal no momento da sua homologação, as suas emissões deverão ser verificadas utilizando a medição do número de partículas em conformidade com o item 8.2.3.1 do anexo pertinente. No caso dos veículos a gasóleo sem filtro de partículas, as emissões serão verificadas por medição da opacidade. A verificação das emissões de NOx dos veículos a gasóleo segue o novo método de medição, em conformidade com o item 8.2.3.3 do anexo pertinente. Os Estados-Membros deverão determinar o método de verificação das emissões de escape dos veículos da categoria L. A emissão de ruído deverá ser verificada utilizando um sonómetro.

(29) [...]

(30) A Diretiva 2014/47/UE especifica uma percentagem mínima de veículos comerciais pesados que devem ser, anualmente, objeto de uma inspeção na estrada na União, mas não fixa qualquer meta ao nível dos Estados-Membros, pelo que é difícil assegurar o cumprimento dessa percentagem mínima. A fim de assegurar que as inspeções na estrada dos veículos comerciais contribuem para melhorar a segurança rodoviária e reduzir a poluição atmosférica em toda a União, cada Estado-Membro deverá efetuar anualmente um número total de inspeções técnicas iniciais na estrada correspondente a, pelo menos, 5 % do número total de veículos comerciais pesados. Além disso, os Estados-Membros deverão efetuar inspeções técnicas iniciais na estrada dos veículos comerciais ligeiros da categoria N1 correspondentes a, pelo menos, 10 % do número total de inspeções técnicas iniciais na estrada dos veículos comerciais pesados.

(31) Com vista a promover a transformação digital e reduzir os custos no setor dos transportes, os Estados-Membros devem exigir às respetivas autoridades competentes que aceitem provas eletrónicas das inspeções na estrada.

- (32) A imobilização da carga é crucial para a segurança rodoviária. A avaliação visual da imobilização da carga deverá ser uma parte obrigatória das inspeções iniciais na estrada em todos os Estados-Membros. Pode seguir-se uma inspeção mais minuciosa da imobilização da carga com base nos resultados da inspeção inicial na estrada.
- (33) A fim de garantir uniformidade nas condições de aplicação da presente diretiva, importa conferir à Comissão competências de execução com vista a especificar: a) o conjunto de informações e dados técnicos necessários para a inspeção técnica que tem de ser colocado à disposição das autoridades competentes, b) as características de interoperabilidade e as medidas de segurança aplicáveis aos códigos QR introduzidos nos certificados de inspeção técnica, c) as características e os requisitos necessários para o formato e o conteúdo das informações e dos dados a partilhar, d) o formato em que os dados relativos às inspeções periódicas e às inspeções na estrada devem ser comunicados, e) os requisitos para o pré-condicionamento dos veículos e as normas EURO que devem ser incluídas para a medição das emissões de óxidos de azoto (NO_x) dos motores de ignição por compressão nos centros de inspeção técnica, f) os métodos e os valores-limite para a medição do número de partículas e para a medição das emissões dos óxidos de azoto (NO_x) dos motores de ignição comandada, e g) os limites comuns para as emissões de gases de escape ou as emissões de ruído, ou ambas, que devem ser utilizados para identificar, por teledeteção, veículos com emissões elevadas, sempre que essa identificação deva resultar num acompanhamento transfronteiriço. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Os objetivos da presente diretiva, a saber, melhorar a segurança rodoviária, facilitar a livre circulação de pessoas e reduzir as emissões poluentes não podem ser suficientemente alcançados através da ação autónoma dos Estados-Membros, uma vez que as regras nacionais que regem os controlos pertinentes dos veículos conduziram a requisitos divergentes. Por conseguinte, esses objetivos são mais bem alcançados ao nível da União, através da definição de requisitos mínimos comuns e da previsão de regras harmonizadas relativas às inspeções técnicas periódicas e às inspeções técnicas na estrada dos veículos que circulam na União. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (36) No âmbito da aplicação da Diretiva 2014/45/UE, os Estados-Membros deverão comunicar regularmente à Comissão os principais dados sobre o número total de veículos inspecionados por categoria, os aspetos controlados e os itens reprovados. Nas inspeções na estrada, é necessária uma comunicação menos frequente.
- (37) A fim de minimizar os encargos administrativos e assegurar, simultaneamente, a utilidade das informações comunicadas, os Estados-Membros devem apresentar, de três em três anos, um relatório sobre a aplicação das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE.
- (38) O sistema de inspeção técnica têm um impacto direto na segurança rodoviária, no ruído e nas emissões devendo, por isso, ser revisto de forma periódica. Com base no contributo das autoridades dos Estados-Membros, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a eficácia das disposições da Diretiva 2014/45/UE, incluindo as relativas ao âmbito de aplicação, à frequência das inspeções e ao reconhecimento dos certificados de inspeção técnica temporários da UE, e da Diretiva 2014/47/UE. Deverá ser dada especial atenção à experiência adquirida com a teledeteção, tendo em vista a sua integração geral no sistema de inspeção técnica, se for caso disso.

- (39) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu parecer em [DD/MM/AAAA].
- (40) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos¹⁸, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
- (41) Por conseguinte, as Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE deverão ser alteradas,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

¹⁸ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2014/45/UE

A Diretiva 2014/45/UE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
 - a) No n.º 1, o sexto travessão passa a ter a seguinte redação:
 - «← veículos de duas ou três rodas – categorias L3e, L4e, L5e e L7e, com uma cilindrada superior a 125 cm³ ou com uma potência máxima contínua, nominal ou efetiva, superior a 11 kW,
 - Tratores de rodas das categorias T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b cuja utilização ocorre principalmente na via pública para transporte rodoviário comercial de mercadorias.»;
 - b) No n.º 2, o sétimo travessão passa a ter a seguinte redação: «
 - veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e, com uma cilindrada superior a 125 cm³, ou com uma potência máxima contínua, nominal ou efetiva, superior a 11 kW, caso o Estado-Membro tenha posto em prática medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária para os veículos de duas ou três rodas, tendo em conta, em especial, as estatísticas de segurança rodoviária pertinentes relativas aos últimos cinco anos. Os Estados-Membros notificam a Comissão dessas isenções.»;
- 2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:
 - a) O ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
 - «1) «Veículo», qualquer veículo a motor ou o seu reboque que não circula sobre carris, com exceção dos troleicarros, ou seja, veículos ligados a um condutor elétrico;»

b) É aditado o seguinte ponto 6-A:

«6-A) «Veículo conectado», qualquer veículo fabricado com uma ligação sem fios capaz de transmitir leituras do conta-quilómetros;»;

c) O ponto 10) passa a ter a seguinte redação:

«10) «Homologação», um procedimento mediante o qual um Estado-Membro certifica que um veículo cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis referidos nos Regulamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 e (UE) 2018/858;»;

d) O ponto 12) passa a ter a seguinte redação:

«12) «Certificado de inspeção técnica», um relatório de inspeção técnica em formato digital, ou uma impressão do mesmo, que pode ser verificado nos termos do artigo 8.º, n.º 2, e que é emitido pela autoridade competente ou por um centro de inspeção;»;

e) É aditado o seguinte ponto 12-A:

«12-A) «Certificado de inspeção técnica temporário da UE», um certificado de inspeção técnica emitido pela autoridade competente ou por um centro de inspeção estabelecido num Estado-Membro diferente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado nos termos do artigo n.º 8;»;

3) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Responsabilidades

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos matriculados no seu território sejam periodicamente inspecionados de acordo com a presente diretiva.
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, as inspeções técnicas devem ser efetuadas pelo Estado-Membro de matrícula do veículo ou por um organismo público por ele incumbido dessa função, ou por organismos ou estabelecimentos designados e supervisionados pelo referido Estado-Membro, incluindo organismos públicos ou privados aprovados.

3. Os Estados-Membros podem reconhecer um certificado de inspeção técnica emitido por um Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula do veículo. Nesses casos, esse certificado de inspeção técnica deve ser considerado equivalente ao certificado de inspeção técnica emitido pelo Estado-Membro de matrícula. Os Estados-Membros que decidam reconhecer um certificado de inspeção técnica emitido por outro Estado-Membro devem informar desse facto a Comissão e os outros Estados-Membros.
4. No caso dos veículos das categorias M₁ e N₁, a inspeção técnica pode igualmente, nos termos do artigo 8.º, ser efetuada num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula do veículo. O Estado-Membro de matrícula deve reconhecer a validade de um certificado de inspeção técnica temporário da UE emitido nesse outro Estado-Membro.
5. Os fabricantes de veículos devem disponibilizar gratuitamente e sem demora injustificada às autoridades competentes as informações técnicas num formato especificado nos atos de execução a que se refere o n.º 6, de forma não discriminatória e num formato legível por máquina. Essas autoridades competentes podem decidir incumbir os organismos centralizados responsáveis pelos dados de organizar o fluxo de dados provenientes dos fabricantes e de gerir o acesso às informações técnicas. As autoridades competentes ou os organismos centralizados incumbidos responsáveis pelos dados devem disponibilizar essas informações técnicas aos centros de inspeção.
6. A Comissão deve adotar atos de execução para especificar o conjunto de informações técnicas a utilizar na inspeção técnica dos itens a inspecionar, sobre a utilização dos métodos de inspeção recomendados, e para estabelecer regras pormenorizadas relativas ao formato dos dados e dos procedimentos de acesso às informações técnicas pertinentes, assegurando que as informações permitam identificar claramente o veículo e a lista de opções instaladas na fábrica daí resultante. Essas informações técnicas podem incluir, nomeadamente, instruções e dados sobre a utilização do interface eletrónico do veículo (OBD), códigos de diagnóstico de anomalias, a identificação da integridade e da versão correta do software, bem como descrições e ilustrações dos indicadores de aviso ou avisadores.

Esses atos de execução devem ter em conta as condições e as medidas de acesso à informação do OBD estabelecidas em conformidade com o anexo X, apêndice 4, do Regulamento (UE) 2018/858; no entanto, a prestação de informações técnicas identificadas pela Comissão nos termos do n.º 1 deve ser gratuita.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.

7. Os Estados-Membros asseguram que a responsabilidade de manter os veículos em condições de segurança e de circulação seja definida na legislação nacional.»;

4) É aditado o seguinte artigo 4.º-A:

«Artigo 4.º-A

Registo das leituras dos conta-quilómetros

1. Cada Estado-Membro deve assegurar que sejam registadas numa base de dados nacional ou num registo automóvel nacional as leituras dos conta-quilómetros associadas às inspeções técnicas periódicas dos veículos das categorias M₁ e N₁ e as procedentes das oficinas de reparação autorizadas pelos fabricantes de veículos quando efetuam trabalhos de reparação ou manutenção nesses veículos. Os Estados-Membros devem igualmente exigir que os fabricantes de veículos ou os seus representantes transmitam as leituras dos conta-quilómetros dos veículos conectados que tenham produzido, de três em três meses a contar da data da primeira matrícula do veículo. Estas leituras do conta-quilómetros devem ser registadas na base de dados nacional ou no registo automóvel nacional.
2. Os Estados-Membros podem igualmente exigir que outros prestadores de serviços, como os que efetuam trabalhos de reparação ou manutenção desse veículo, registem as leituras do conta-quilómetros na base de dados nacional ou no registo automóvel nacional a que se refere o n.º 1.

3. Os Estados-Membros devem disponibilizar o histórico dos conta-quilómetros dos veículos por si matriculados aos inspetores, ao titular do certificado de matrícula e às autoridades competentes dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção técnica, pela atribuição de nova matrícula a veículos, pela homologação de veículos e pelo registo ou base de dados a que se refere o n.º 1. Os Estados-Membros podem decidir disponibilizar aos inspetores apenas uma avaliação do histórico do conta-quilómetros.
4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para sensibilizar os potenciais compradores de veículos usados para o acesso pelo titular do certificado de matrícula ao histórico do conta-quilómetros do veículo referido no n.º 3.
5. Os Estados-Membros devem também disponibilizar aos institutos nacionais de estatística e à Comissão (Eurostat), em conformidade com os artigos 17.º-A e 17.º-B do Regulamento (CE) n.º 223/2009*, os dados relativos aos conta-quilómetros armazenados nas bases de dados nacionais e nos registos automóveis nacionais a que se refere o n.º 1.
6. No caso de adulteração ou manipulação de um conta-quilómetros com o objetivo de reduzir ou falsificar a quilometragem do veículo, tal adulteração ou manipulação é passível de sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

* Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativo às Estatísticas Europeias e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1101/2008 relativo à transmissão de informações abrangidas pelo segredo estatístico ao Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, o Regulamento (CE) n.º 322/97 do Conselho relativo às estatísticas comunitárias e a Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho que cria o Comité do Programa Estatístico das Comunidades Europeias (JO L 87 de 31.3.2009, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).»;

5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Data e frequência das inspeções

1. Os veículos devem ser submetidos a inspeção técnica pelo menos com a seguinte periodicidade, sem prejuízo do prazo de flexibilidade aplicado nos Estados-Membros nos termos do n.º 4:
 - a) veículos das categorias M1 e N1: quatro anos após a data da primeira matrícula do veículo e, posteriormente, de dois em dois anos;
 - b) veículos da categoria M₁ utilizados como táxis ou ambulâncias, veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄: um ano a contar da data da primeira matrícula e, posteriormente, todos os anos;
 - c) Tratores de rodas das categorias T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b cuja utilização ocorre principalmente na via pública para transporte rodoviário comercial de mercadorias: quatro anos a contar da data da primeira matrícula e, posteriormente, de dois em dois anos.

Para efeitos da alínea a) do primeiro parágrafo, no caso das inspeções técnicas a que se refere o artigo 4.º, n.º 4, os Estados-Membros devem programar a inspeção técnica seguinte respeitando o período de duração do certificado de inspeção técnica temporário.

2. Os Estados-Membros definem a periodicidade adequada para a realização da inspeção técnica aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³ ou com uma potência máxima contínua, nominal ou efetiva, superior a 11 kW.
3. Não obstante a data da última inspeção técnica de um veículo, os veículos devem ser submetidos a uma inspeção técnica se tiver havido alteração ou modificação significativa de sistemas e componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente.

4. Os Estados-Membros ou as autoridades competentes podem estabelecer um prazo razoável durante o qual a inspeção técnica deve ser efetuada, sem exceder a periodicidade estabelecida no n.º 1.»;

6) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

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

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

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

As inspeções devem ser efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem recorrer a ferramentas para desmontar ou remover qualquer parte do veículo.

Até [INSERIR: 24 meses após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão adota atos de execução que especificam:

a) Os métodos de pré-condicionamento do veículo para a medição das emissões de óxidos de azoto (NOx) dos motores de ignição por compressão e identificam as classes de emissão EURO relativas a esses métodos;

b) Os métodos e valores-limite para a medição do número de partículas nas emissões dos motores de ignição comandada,

tal como referido no anexo I, ponto 3, item 8.2. Os procedimentos de ensaio devem estar operacionais nos centros de inspeção no prazo de quatro anos após a adoção dos atos de execução.

A Comissão pode adotar atos de execução para especificar os métodos e os valores-limite, bem como para identificar as classes de emissão EURO relativas a esses métodos, para a medição das emissões de NOx dos motores de ignição comandada a que se refere o anexo I, ponto 3, item 8.2. Os procedimentos de ensaio devem estar operacionais nos centros de inspeção no prazo de quatro anos após a adoção dos atos de execução.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Em relação aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e com uma cilindrada superior a 125 cm³ ou com uma potência máxima contínua, nominal ou efetiva, superior a 11 kW, os Estados-Membros devem determinar os pontos, os itens e os métodos apropriados de inspeção.»;

d) É aditado o seguinte parágrafo:

«4. Para efeitos da emissão de um certificado de inspeção técnica temporário da UE nos termos do artigo 4.º, n.º 4, se o veículo for fabricado para ser conduzido na outra faixa de rodagem, não deve ser submetido à inspeção dos itens do anexo I que não tenham sido fabricados para estarem em conformidade no Estado-Membro que efetua a inspeção.»;

7) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Certificado de inspeção técnica e certificado de inspeção técnica temporário da UE

1. Os Estados-Membros devem garantir que o centro de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, que efetuou a inspeção técnica de um veículo emite, relativamente a esse veículo, um certificado de inspeção técnica ou, no caso referido no artigo 4.º, um certificado de inspeção técnica temporário da UE, do qual constem, pelo menos, os elementos normalizados dos códigos harmonizados correspondentes da União enumerados no anexo II.

Com efeitos a partir de [data de entrada em vigor +4 anos + 1 dia], os Estados-Membros devem assegurar que os certificados de inspeção técnica e os certificados de inspeção técnica temporários da UE são emitidos como certificados eletrónicos de atributos às carteiras europeias de identidade digital, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho**.

Os Estados-Membros devem assegurar que os certificados de inspeção técnica e os certificados de inspeção técnica temporários da UE contêm as informações necessárias para a sua autenticação e validação.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a identidade dos emitentes fiáveis de certificados de inspeção técnica e de certificados de inspeção técnica temporários da UE, os quais devem manter atualizados. A Comissão deve disponibilizar ao público, através de um canal seguro, uma lista dos emitentes, num formato eletronicamente assinado ou selado adequado ao tratamento automático.

- 1-A. Um certificado de inspeção técnica temporário da UE é válido por seis meses. A autoridade competente deve comunicar o resultado da inspeção ao Estado-Membro de matrícula sem demora injustificada, o mais tardar no prazo de cinco dias de calendário.

A menos que o Estado-Membro de matrícula reconheça os certificados de inspeção técnica emitidos pelo Estado-Membro em causa nos termos do artigo 4.º, n.º 3, a inspeção técnica seguinte deve ser efetuada no Estado-Membro de matrícula do veículo; o certificado de inspeção técnica temporário da UE deve conter informações para esse efeito.

2. Os Estados-Membros devem exigir aos centros de inspeção ou, se for caso disso, às autoridades competentes que forneçam, a pedido, uma impressão do certificado de inspeção técnica ou do certificado de inspeção técnica temporário da UE à pessoa que apresenta o veículo para inspeção. Essas impressões devem ser de fácil utilização e conter um código QR interoperável que permita a verificação da sua autenticidade, validade e integridade. No prazo de um ano após a adoção dos atos de execução a que se refere o n.º 8, o código QR deve estar em conformidade com as especificações técnicas estabelecidas nesses atos de execução. As informações constantes do certificado são apresentadas em formato para leitura humana e são prestadas pelo menos na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro emissor.

3. Sem prejuízo do artigo 5.º, em caso de nova matrícula de um veículo já matriculado noutra Estado-Membro, o Estado-Membro deve reconhecer um certificado de inspeção técnica emitido pelo outro Estado-Membro, quer em suporte eletrónico quer em papel, como se tivesse emitido ele próprio esse certificado, desde que esse certificado de inspeção técnica esteja válido tendo em conta a periodicidade fixada para a inspeção técnica periódica pelo Estado-Membro que efetua a nova matrícula.
- 3-A. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão e aos outros Estados-Membros, sem demora injustificada, qualquer novo exemplar do certificado de inspeção técnica ou do certificado de inspeção técnica temporário da UE e a descrição do conjunto de dados emitidos aos certificados de inspeção técnica como certificados eletrónicos de atributos. A Comissão publica esses novos exemplares e as descrições dos conjuntos de dados.
4. Para além do disposto no n.º 3, os Estados-Membros devem reconhecer a validade de um certificado de inspeção técnica, quer em suporte digital quer em papel, sempre que ocorra uma mudança de propriedade de um veículo que disponha de uma prova válida de inspeção técnica periódica.
5. Os centros de inspeção devem comunicar por via eletrónica à autoridade competente do Estado-Membro em causa as informações incluídas nos certificados de inspeção técnica ou nos certificados de inspeção técnica temporários da UE que emitem. Essa comunicação deve ser efetuada sem demora injustificada após a emissão de cada certificado de inspeção técnica ou certificado de inspeção técnica temporário da UE. Os Estados-Membros devem determinar o prazo durante o qual a autoridade competente deve conservar as informações. Esse prazo não pode ser inferior a 36 meses, sem prejuízo dos sistemas fiscais nacionais dos Estados-Membros.
6. Os Estados-Membros podem decidir que as informações incluídas no certificado de inspeção técnica ou no certificado de inspeção técnica temporário da UE anterior sejam disponibilizadas aos inspetores.
7. Os Estados-Membros devem garantir que os resultados da inspeção técnica sejam comunicados ou disponibilizados eletronicamente com a maior brevidade possível à autoridade de matrícula do veículo. Desta comunicação devem constar as informações contidas no certificado de inspeção técnica.

8. Até [data de entrada em vigor +dois anos], a Comissão deve adotar atos de execução para estabelecer as especificações técnicas e as regras sobre:

- a) a emissão e verificação seguras dos certificados a que se referem os n.ºs 1 e 2;
- b) a garantia da proteção e da segurança dos dados pessoais;
- c) a definição da estrutura comum de dados dos certificados de inspeção técnica e dos certificados de inspeção técnica temporários da UE;
- d) a emissão e verificação de um código QR válido, seguro e interoperável;
- e) a notificação dos emitentes fiáveis dos certificados de inspeção técnica e dos certificados de inspeção técnica temporários da UE.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.

** Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>);

8) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Disposições a tomar em caso de deficiências

1. Em caso de deficiências ligeiras, o veículo considera-se aprovado na inspeção, as deficiências devem ser corrigidas e o veículo não é reinspecionado.
2. Em caso de deficiências importantes, considera-se o veículo reprovado na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente decide do prazo durante o qual o veículo em causa pode circular antes de ter de ser submetido a uma nova inspeção técnica, a realizar, o mais tardar, dois meses a contar da inspeção inicial. O resultado da inspeção e o prazo para a realização da inspeção seguinte devem ser notificados ao Estado-Membro de matrícula e inscritos no registo automóvel em conformidade com o artigo 3.º-A, n.º 1, da Diretiva 1999/37/CE do Conselho ***. Esta inspeção seguinte pode ser efetuada no Estado-Membro em que o veículo reprovou a inspeção inicial ou no Estado-Membro de matrícula.
3. Em caso de deficiências perigosas, considera-se o veículo reprovado na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente podem decidir que o veículo em causa não pode circular na via pública e que a autorização para ser utilizado na via pública deve ser suspensa por um período limitado, sem que esse facto implique um novo processo de matrícula. Esse pedido de suspensão deve ser notificado ao Estado-Membro de matrícula e a suspensão deve ser inscrita no registo automóvel em conformidade com o artigo 3.º-A, n.º 1, da Diretiva 1999/37/CE. Quando as deficiências forem corrigidas, deve ser emitido sem demora um novo certificado de inspeção técnica pela autoridade competente do Estado-Membro de matrícula que ateste que o veículo se encontra em condições de circulação.

4. A adulteração ou manipulação do sistema de controlo das emissões do veículo, do sistema de alta tensão, incluindo o sistema de gestão de baterias, o silenciador ou os sistemas relacionados com a segurança, que causem deficiências importantes ou perigosas, é punível com sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

*** Diretiva 1999/37/CE do Conselho de 29 de abril de 1999 relativa aos documentos de matrícula dos veículos, (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>);

- 8-A) No artigo 10.º, o primeiro parágrafo do n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O centro de inspeção ou, se for o caso, a autoridade competente do Estado-Membro deve apresentar, para cada veículo matriculado no respetivo território e submetido a uma inspeção técnica ou a uma inspeção técnica em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4, um comprovativo, tal como uma indicação no documento de matrícula do veículo, um autocolante, um certificado, uma verificação por meios eletrónicos ou qualquer outra informação facilmente acessível, de que o veículo foi aprovado na dita inspeção. O comprovativo deve indicar a data até à qual a inspeção técnica seguinte deve ser efetuada.»;

9) O artigo 16.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 16.º

Intercâmbio de dados entre as autoridades dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua na aplicação da presente diretiva. Devem trocar informações e dados, em especial com o objetivo de verificar, aquando da inspeção técnica, o estatuto jurídico e técnico do veículo, se necessário, no Estado-Membro de matrícula.
 - a. Os Estados-Membros devem facultar às autoridades competentes de outros Estados-Membros e aos centros de inspeção autorizados por outros Estados-Membros o acesso aos dados relativos à matrícula dos veículos, aos dados relativos ao conteúdo dos certificados de conformidade, se disponíveis, ao resultado do último certificado de inspeção técnica ou, no caso referido no artigo 4.º, n.º 4, ao certificado de inspeção técnica temporário da UE emitido nos últimos três anos, aos relatórios da inspeção técnica na estrada de, pelo menos, os últimos três anos e ao histórico dos conta-quilómetros dos veículos armazenados nas bases de dados nacionais e abrangendo, pelo menos, os últimos três anos.
 - b. Os Estados-Membros devem interligar os seus sistemas eletrónicos relativos aos dados constantes dos certificados de inspeção técnica e dos certificados de inspeção técnica temporários da UE, bem como relativos ao histórico dos conta-quilómetros, através do sistema eletrónico MOVE-HUB desenvolvido pela Comissão, de modo a que as autoridades competentes e os centros de inspeção autorizados de qualquer Estado-Membro possam consultar em tempo real a base de dados pertinente ou o registo automóvel nacional de qualquer outro Estado-Membro.
 - c. A obrigação definida na alínea b) deve ser considerada cumprida se os Estados-Membros utilizarem as suas próprias aplicações ou aplicações de terceiros, incluindo o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS), para trocar dados e para se ligar ao sistema eletrónico MOVE-HUB.

2. Até [INSERIR DATA: dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva], a Comissão deve adotar atos de execução que estabelecem as disposições necessárias para a implementação das funcionalidades do sistema eletrónico MOVE-HUB e especificam os requisitos mínimos relativos ao formato e ao conteúdo das informações e dos dados que os Estados-Membros devem trocar no que diz respeito aos veículos sujeitos a inspeção técnica. Esses atos de execução devem assegurar a proteção de dados pessoais e ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.
3. As interligações dos sistemas eletrónicos previstas no n.º 1 devem estar operacionais no prazo de dois anos a contar da adoção dos atos de execução a que se refere o n.º 2.»;
- 10) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:
- a) O primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:
- «← atualizar apenas as designações da categoria do veículo referidas no artigo 2.º, n.º 1, no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, conforme necessário, em caso de alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação em matéria de homologação referida no artigo 2.º, n.º 1, sem afetar o âmbito de aplicação nem a periodicidade das inspeções;»;
- b) O terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:
- «← adaptar o Anexo I, ponto 3, na sequência de uma avaliação positiva dos custos e benefícios no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências.».

11) O artigo 20.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 20.º

Relatórios

Até 31 de março de 2032, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, em particular no que se refere à eficácia das disposições relativas sobre o seu âmbito de aplicação, nomeadamente no que diz respeito aos veículos da categoria L, à frequência das inspeções, ao reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica em caso de nova matrícula de veículos originários de outro Estado-Membro e ao reconhecimento dos certificados de inspeção técnica temporários da UE. O relatório deve também analisar a necessidade de atualizar os anexos, em particular à luz dos progressos técnicos e da prática.»;

12) É aditado o seguinte artigo 20.º-A:

«Artigo 20.º-A

Comunicação de informações à Comissão

1. Até 31 de março de 2030 e, daí em diante, de três em três anos até 31 de março, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação em linha a que se refere o artigo 28.º do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho**** («plataforma eletrónica»), os dados recolhidos no triénio anterior relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender (por ano civil):
 - a) O número total de veículos inspecionados;
 - b) O número de veículos inspecionados por categoria;
 - c) Os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo I, ponto 3, da presente diretiva.

2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem o formato a utilizar pelos Estados-Membros para a comunicação dos dados a que se refere o n.º 1 através da plataforma eletrónica. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.
3. A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os dados recolhidos nos termos do n.º 1.

**** Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governação da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).»;

- 13) O artigo 22.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 22.º

Prorrogação da validade dos certificados de inspeção técnica em caso de crise

1. Para efeitos do presente artigo, entende-se por:
 - a) «Situação de crise», um acontecimento excecional, inesperado e súbito, natural ou de origem humana, de natureza e escala extraordinárias, que ocorra dentro ou fora da União, com impactos diretos ou indiretos significativos no transporte rodoviário e que também impeça ou prejudique significativamente a possibilidade de os proprietários ou detentores de veículos matriculados nos Estados-Membros ou as autoridades nacionais competentes realizarem inspeções técnicas;
 - b) «Período de crise», o período durante o qual um Estado-Membro é autorizado pela Comissão, nos termos do procedimento a que se refere o n.º 2, a adotar as medidas referidas no presente artigo.

2. Em caso de situação de crise que abranja a totalidade ou parte do território de um Estado-Membro, este pode submeter a questão à Comissão, mediante pedido devidamente fundamentado, com vista à adoção de uma decisão que autorize esse Estado-Membro a adotar as medidas referidas no presente artigo para a totalidade ou parte do seu território. Tais medidas podem aplicar-se por um período máximo de seis meses. A Comissão pode autorizar a prorrogação das medidas, a pedido do Estado-Membro, por períodos adicionais de seis meses, enquanto persistir a situação de crise.
 3. A Comissão pode decidir que o período de crise teve início antes de a questão ter sido submetida pelo Estado-Membro em causa nos termos do n.º 2.
 4. Se a Comissão receber pedidos devidamente fundamentados de dois ou mais Estados-Membros relativos a uma única situação de crise que abranja a totalidade ou parte dos seus territórios, pode adotar uma decisão única aplicável a todos esses Estados-Membros.
 5. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 1, no artigo 10.º, n.º 1, e no anexo II, ponto 8, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem prorrogar, por um período máximo de seis meses, o período de validade dos certificados de inspeção técnica de todas ou de algumas categorias de veículos que tenham expirado ou que de outro modo expirariam durante o período de crise. Esse período pode ser renovado por períodos adicionais sucessivos de seis meses, desde que a crise persista e a Comissão o autorize.
 6. As medidas adotadas pelos Estados-Membros com base no presente artigo devem ser imediatamente notificadas à Comissão, que informa os outros Estados-Membros e publica um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*.»;
- 14) Os anexos I, III e IV são alterados em conformidade com o anexo I da presente diretiva.

Artigo 2.º

Alteração da Diretiva 2014/47/UE

A Diretiva 2014/47/UE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece os requisitos mínimos para um regime de inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais e para a utilização progressiva da teledeteção de veículos que circulam no território dos Estados-Membros.»;

- 2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1 é aditada a seguinte alínea a-A):

«a-A) Veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de mercadorias, com massa máxima não superior a 3,5 toneladas – categoria N1;»;

- b) É aditado o seguinte n.º 1-A:

«1-A. Os Estados-Membros que efetuem inspeções técnicas periódicas anuais nos termos da Diretiva 2014/45/UE aos veículos da categoria N1 matriculados no seu território, com início dois anos após o veículo ter sido matriculado pela primeira vez, podem excluir essa categoria de veículos do âmbito de aplicação da presente diretiva.»;

- c) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. A presente diretiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efetuarem inspeções técnicas na estrada a veículos não referidos no n.º 1 e de controlarem outros elementos do transporte e da segurança rodoviários ou efetuarem inspeções fora da via pública. Nada na presente diretiva deve impedir um Estado-Membro de limitar a utilização de um determinado tipo de veículo a certas partes da sua rede rodoviária por razões de segurança rodoviária.»;

- 3) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto 13) passa a ter a seguinte redação:

«13) «Certificado de inspeção técnica», um relatório de inspeção técnica na aceção do artigo 3.º, ponto 12, da Diretiva 2014/45/UE;»;
 - b) É suprimido o ponto 18;
 - c) São aditados os seguintes pontos 21) e 22):

«21) «Teledeteção», o rastreio de veículos através da medição das emissões de escape na estrada, incluindo óxidos de azoto e partículas, ou dos níveis de ruído dos veículos que passam na proximidade de equipamento rodoviário fixo ou móvel, ou através da despistagem de fumos no caso do rastreio das emissões de poluentes atmosféricos pelos veículos;

22) «Despistagem de fumos», a medição das emissões de poluentes atmosféricos na estrada provenientes dos veículos, seguida de um veículo de acompanhamento equipado com um dispositivo de recolha de amostras e um instrumento de medição adequados.»;
- 6) No artigo 5.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:
- «1. Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a), b), c) e d), os Estados-Membros devem efetuar um número total de inspeções técnicas iniciais na estrada, por ano civil, correspondente a, pelo menos, 5 % do número total desses veículos matriculados no seu território.
 - 2. Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea a-A), os Estados-Membros devem efetuar um número total de inspeções técnicas iniciais na estrada, por ano civil, correspondente a, pelo menos, 10 % do número total de inspeções técnicas iniciais na estrada dos veículos a que se refere o n.º 1.

7) No artigo 6.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«Para a atribuição de um perfil de risco a uma empresa, os Estados-Membros podem utilizar os critérios enumerados no Anexo I. Essas informações devem ser utilizadas para controlar com maior rigor e maior frequência as empresas com uma classificação de risco elevado. O sistema de classificação dos riscos deve ser administrado pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

Para os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a c), os Estados-Membros devem assegurar que as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências descritas no Anexo II e, se aplicável, no Anexo III da presente diretiva, constatadas nos veículos operados por cada empresa, sejam introduzidas no sistema de classificação dos riscos criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE.»;

8) No artigo 7.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem exigir aos condutores que disponham do certificado de inspeção técnica correspondente à inspeção técnica periódica mais recente, bem como do relatório da inspeção técnica na estrada minuciosa mais recente. Os Estados-Membros devem exigir às respetivas autoridades que aceitem provas eletrónicas desse tipo de inspeções técnicas e inspeções na estrada.»;

9) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada

Ao selecionarem os veículos para inspeção técnica inicial na estrada, os inspetores podem dar prioridade aos veículos explorados por empresas classificadas no perfil de risco elevado, em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo I da presente diretiva, ou conforme previsto na Diretiva 2006/22/CE. Os veículos também podem ser selecionados de forma aleatória, ou caso exista uma suspeita razoável de que representam um risco para a segurança rodoviária ou para o ambiente.»

9-A) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 9.º-A

Teledeteção

1. Os Estados-Membros podem utilizar a tecnologia de teledeteção para rastrear os veículos a motor em função das suas emissões de poluentes e de ruído e podem, com base na teledeteção, selecionar os veículos para uma inspeção técnica inicial na estrada. Os Estados-Membros podem também utilizar a teledeteção para identificar veículos com emissões potencialmente elevadas, que podem ser verificadas num centro de inspeção, tal como definido na Diretiva 2014/45/UE. Os Estados-Membros que utilizem tecnologias de teledeteção devem notificar a Comissão.
2. A Comissão pode, com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros que utilizam a teledeteção nos termos do artigo 20.º, n.º 3, adotar atos de execução que estabelecem um conjunto de limites comuns de teledeteção para as emissões de gases de escape ou as emissões de ruído, ou para ambas, e requisitos de exatidão associados, como a repetição das medições, a utilizar para identificar veículos com emissões elevadas que necessitem de acompanhamento noutra Estado-Membro, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 3; podem ser estabelecidos requisitos diferentes para os equipamentos fixos ou móveis de teledeteção, ou para a despistagem de fumos, e podem ser estabelecidos limites para a identificação de veículos com sistemas de controlo de emissões defeituosos e veículos com sistemas de controlo de emissões adulterados.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.»;

10) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o segundo parágrafo é alterado do seguinte modo:

a-A) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Deve verificar, se existirem, o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção técnica na estrada, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, e do artigo 18.º-A, n.º 1;»;

b-B) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Deve avaliar visualmente o estado técnico do veículo. Esta avaliação visual pode ser complementada pela utilização de equipamento específico;»;

c-C) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Deve efetuar uma avaliação visual das condições de imobilização da carga do veículo;»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O inspetor deve decidir, com base nos resultados da inspeção inicial, se o veículo ou o seu reboque devem ser submetidos a uma inspeção na estrada mais minuciosa e a uma inspeção das condições de imobilização da carga, nos termos do artigo 13.º;»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A inspeção técnica minuciosa na estrada deve abranger os itens enumerados no anexo II considerados necessários e relevantes, tendo nomeadamente em conta a segurança dos travões, dos pneus, das rodas e do quadro, bem como o nível sonoro, e os métodos recomendados para a inspeção desses itens.

Até [INSERIR: 24 meses após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão adota atos de execução que especifiquem os métodos e os valores-limite para a medição do número de partículas nas emissões dos motores de ignição comandada a que se refere o anexo II, ponto 3, item 8.2. Os procedimentos de ensaio devem estar operacionais nas instalações de inspeção no prazo de quatro anos após a adoção dos atos de execução.

A Comissão pode adotar atos de execução para especificar os métodos e os valores-limite, bem como para identificar as classes de emissão EURO relativas a cada método, para a medição das emissões de NOx dos motores de ignição comandada a que se refere o anexo II, ponto 3, item 8.2. Os procedimentos de ensaio devem estar operacionais nas instalações de inspeção no prazo de quatro anos após a adoção dos atos de execução.»;

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.»;

11) O artigo 13.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

Inspeção das condições de imobilização da carga

1. Durante as inspeções na estrada, os veículos podem ser submetidos a uma inspeção mais minuciosa das condições de imobilização da sua carga, conforme previsto no anexo III, a fim de garantir que a carga esteja imobilizada de modo a não interferir com a condução em condições de segurança ou pôr em perigo a vida, a saúde, bens ou o ambiente. Devem ser realizados controlos para verificar que, em qualquer situação de utilização do veículo, incluindo situações de emergência ou arranques em subidas:
 - a) A posição das diversas cargas só pode sofrer alterações mínimas, tanto no que respeita à posição relativa das cargas entre si como à posição das cargas em relação aos taipais ou outras superfícies do veículo;
 - b) As cargas não podem sair do espaço de carga ou deslocar-se para fora da superfície de carga.
2. Sem prejuízo dos requisitos aplicáveis ao transporte de determinadas categorias de mercadorias, tais como as abrangidas pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*****, a imobilização da carga e a inspeção das condições de imobilização da carga devem ser efetuadas em conformidade com os princípios e, se for caso disso, as normas estabelecidos no Anexo III, Secção I, da presente diretiva. Pode ser utilizada a versão mais recente das normas estabelecidas no ponto 5 dessa secção.

3. As disposições a que se refere o artigo 14.º devem ser igualmente aplicáveis em caso de deficiência importante ou perigosa da imobilização da carga.
4. Os Estados-Membros asseguram que o pessoal envolvido nas inspeções das condições de imobilização da carga seja devidamente formado para o efeito.

*****Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).»;

- 12) Ao artigo 14.º, é aditado o seguinte n.º 4:

«4. A adulteração ou manipulação do sistema de controlo das emissões do veículo, do sistema de alta tensão, incluindo o sistema de gestão de baterias, o silenciador ou os sistemas relacionados com a segurança, que causem deficiências importantes ou perigosas, é punível com sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.»;

- 13) No artigo 16.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

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

14) O artigo 18.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Nos casos em que se constatem, num veículo não matriculado no Estado-Membro em que foi inspecionado, deficiências importantes ou perigosas ou deficiências que determinam a limitação ou proibição da utilização do veículo, o ponto de contacto desse Estado-Membro deve notificar os resultados da inspeção ao ponto de contacto do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado. Essa notificação deve conter os dados do relatório de inspeção na estrada previstos no Anexo IV e deve ser comunicada ao ponto de contacto do Estado-Membro de matrícula através do sistema de mensagens (sistema RSI) a que se refere o artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2205 da Comissão*****.

A Comissão adota atos de execução destinados a estabelecer as regras pormenorizadas para os procedimentos de notificação dos veículos que apresentam deficiências importantes ou perigosas ao ponto de contacto dos Estado-Membro de matrícula nos termos do primeiro parágrafo do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.

*****Regulamento de Execução (UE) 2017/2205 da Comissão, de 29 de novembro de 2017, relativo às regras aplicáveis aos procedimentos de notificação dos veículos comerciais com deficiências importantes ou perigosas identificadas durante uma inspeção técnica na estrada, (JO L 314 de 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).’;

b) É aditado o seguinte número:

«3. Nos casos em que um Estado-Membro que utilize a teledeteção em conformidade com o artigo 9.º-A tenha identificado um veículo matriculado noutra Estado-Membro como veículo com emissões elevadas, aplicando os limiares e os níveis de exatidão estabelecidos no ato de execução a que se refere o artigo 9.º-A, n.º 2, o Estado-Membro deve notificar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, através do ponto de contacto a que se refere o artigo 17.º, dos resultados das medições por teledeteção e, se for caso disso, da inspeção técnica subsequente na estrada. Caso não tenha sido efetuada uma inspeção subsequente na estrada, o Estado-Membro que mediu as emissões pode solicitar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula que tome medidas de acompanhamento que considere adequadas, como a sujeição do veículo a uma inspeção na estrada ou a uma inspeção técnica que envolva a medição das emissões em causa.»;

15) É aditado o seguinte artigo 18.º-A:

«Artigo 18.º-A

Intercâmbio de dados entre as autoridades dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua na aplicação da presente diretiva. Devem trocar informações e dados, em especial com o objetivo de verificar, aquando da inspeção na estrada de um veículo, o estatuto jurídico e técnico do veículo no Estado-Membro de matrícula, se necessário.
 - (a) Os Estados-Membros devem facultar às autoridades competentes de outros Estados-Membros e aos centros de inspeção autorizados por outros Estados-Membros o acesso aos dados relativos à matrícula dos veículos, aos dados relativos ao conteúdo dos certificados de conformidade, se disponíveis, ao resultado da inspeção do último certificado de inspeção técnica, a qualquer certificado de inspeção técnica temporário da UE emitido nos últimos três anos, aos relatórios da inspeção técnica na estrada de, pelo menos, os últimos três anos e ao histórico dos conta-quilómetros dos veículos, armazenados nas bases de dados nacionais.

- (b) Os Estados-Membros devem interligar os seus sistemas eletrónicos relativos aos dados constantes dos certificados de inspeção técnica e ao histórico dos conta-quilómetros, através do sistema eletrónico MOVE-HUB desenvolvido pela Comissão, de modo a que as autoridades competentes de qualquer Estado-Membro possam consultar em tempo real a base de dados pertinente ou o registo automóvel nacional de qualquer outro Estado-Membro.
- (c) A obrigação definida na alínea b) deve ser considerada cumprida se os Estados-Membros utilizarem as suas próprias aplicações ou aplicações de terceiros, incluindo o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS), para trocar dados e para se ligar ao sistema eletrónico MOVE-HUB.
2. Até [INSERIR DATA: dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva], a Comissão deve adotar atos de execução que estabeleçam as disposições necessárias para a implementação das funcionalidades do sistema eletrónico MOVE-HUB e especifiquem os requisitos mínimos relativos ao formato e ao conteúdo das informações e dos dados que os Estados-Membros devem trocar no que diz respeito aos veículos sujeitos a inspeção na estrada. Esses atos de execução devem assegurar a proteção de dados pessoais e ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.
3. As interligações dos sistemas eletrónicos previstas no n.º 1 devem estar operacionais no prazo de dois anos a contar da adoção dos atos de execução a que se refere o n.º 2.»;

16) O artigo 20.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 20.º

Comunicação de informações à Comissão

1. Até de 31 de março de 2030 e, daí em diante, de três em três anos até 31 de março, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação em linha a que se refere o artigo 28.º do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho***** («plataforma eletrónica»), os dados recolhidos no triénio anterior relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender as seguintes informações, por ano civil:

- a) O número total de veículos inspecionados;
- b) O número de veículos inspecionados por categoria;
- c) O país de matrícula de cada veículo inspecionado;
- d) Em caso de inspeções mais minuciosas, os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo IV, ponto 10, da presente diretiva.

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

2. A Comissão adota atos de execução destinados a estabelecer regras pormenorizadas relativas ao formato para a comunicação dos dados a que se refere o n.º 1 através da plataforma eletrónica. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2. Até à entrada em vigor dessas regras, os Estados-Membros devem utilizar o formulário normalizado de apresentação de relatórios constante do anexo V.

3. Os Estados-Membros que tenham notificado a Comissão da utilização da teledeteção nos termos do artigo 9.º-A, n.º 1, devem comunicar à Comissão, no prazo de um ano a contar dessa notificação, os níveis de emissões de gases de escape ou de emissões de ruído, se for caso disso, por categoria de veículo, bem como os requisitos de exatidão, como a repetição das medições, que tenham estabelecido para identificar veículos com emissões elevadas, juntamente com resumos dos resultados das medições conexas. Os Estados-Membros comunicam à Comissão quaisquer alterações desses níveis e requisitos.»;

***** Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governança da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).»;

- 17) No artigo 21.º, o segundo e o terceiro travessões passam a ter a seguinte redação:
- «← atualizar o Anexo II, ponto 3, no que diz respeito aos métodos, caso passem a estar disponíveis métodos de inspeção mais eficientes e eficazes, sem alargar a lista de itens a inspecionar;
 - adaptar o Anexo II, ponto 3, na sequência de uma avaliação positiva dos custos e benefícios no que diz respeito à lista de itens a inspecionar, métodos, razões para reprovação e avaliação de deficiências em caso de alteração dos requisitos obrigatórios relevantes para efeitos de homologação na legislação da União em matéria de segurança ou ambiente;»;

18) O artigo 24.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 24.º

Relatórios

Até 31 de março de 2032, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva. O relatório analisa, em especial, o seu efeito em termos de melhoria da segurança rodoviária e de redução das emissões.».

18-A) É aditado o seguinte artigo 24.º-A:

«Artigo 24.º-A

Reapreciação

Após receber relatórios relativos à teledeteção, nos termos do artigo 20.º, n.º 3, de pelo menos cinco Estados-Membros, a Comissão avalia a eficácia da teledeteção nos termos do artigo 9.º-A.»;

19) Os anexos II, III, IV e V são alterados de acordo com o anexo II da presente diretiva.

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [INSERIR DATA: 3 anos após a entrada em vigor da presente diretiva]. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Quando os Estados Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita essa referência.

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

Artigo 4.º

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

Artigo 5.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em
