

Bruxelas, 24 de abril de 2025
(OR. en)

8255/25

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

**TRANS 144
CODEC 471
ENV 274
MI 245**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	24 de abril de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2025) 180 final
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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 180 final.

Anexo: COM(2025) 180 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 24.4.2025
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Roadworthiness package

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)

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente exposição de motivos acompanha a proposta de revisão de duas diretivas:

- 1) Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques¹;
- 2) Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União².

O transporte rodoviário é fundamental para ligar as empresas e os consumidores em toda a UE, facilitando o comércio e apoiando o crescimento económico e o emprego. No entanto, é também fonte de alguns problemas, como os acidentes rodoviários e a poluição atmosférica.

Os acidentes rodoviários são uma das consequências mais devastadoras do transporte rodoviário, representando custos significativos para a sociedade. As principais causas dos acidentes rodoviários são o excesso de velocidade, a condução sob a influência de álcool ou de estupefacientes, a distração durante a condução e erros do condutor (como avaliar erradamente uma situação ou conduzir cansado). Outras causas incluem o mau estado ou a má conceção das infraestruturas (por exemplo, superfícies escorregadias, marcações inadequadas e manutenção deficiente) e os defeitos dos veículos. Graças às regras da UE em matéria de homologação e a um sistema bem desenvolvido de inspeções técnicas durante a vida útil de um veículo, os defeitos dos veículos são a causa de apenas uma pequena percentagem dos acidentes rodoviários na UE. No entanto, isto também significa que continuam a ocorrer acidentes evitáveis causados pelos defeitos dos veículos. A abordagem «sistema seguro» exige a adoção de medidas em todas estas frentes, pois reconhece que as diferentes partes que integram o sistema — incluindo os utilizadores, os veículos, as infraestruturas e a resposta de emergência — funcionam em conjunto³.

As emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte rodoviário são a principal fonte de óxidos de azoto (NO_x), responsáveis por 35,5 % das emissões em 2021, e representam uma percentagem significativa das emissões de partículas (PM) (8,1 % das emissões de PM_{2,5} e 9,5 % das emissões de PM₁₀)⁴. Especialmente nas cidades, prevê-se que estas percentagens sejam ainda mais elevadas e provoquem uma elevada exposição a estes poluentes provenientes do transporte rodoviário. Estima-se que, em 2018, cerca de 70 000 mortes prematuras na UE foram causadas pelas emissões provenientes do transporte

¹ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e 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/2014/45/2023-05-20>).

² 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/2014/47/2022-09-27>).

³ Comissão Europeia (2020), Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, *Next steps towards 'Vision Zero' — EU road safety policy framework 2021-2030* (não traduzido para português), Serviço das Publicações, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁴ [Visualizador nacional de dados sobre as emissões de poluentes atmosféricos para o período de 2005-2022](#)|Página inicial da Agência Europeia do Ambiente, AEA (2024), *Air Pollution in Europe: 2024 reporting status* (não traduzido para português), <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

rodoviário⁵. A fim de reduzir estas emissões, a Diretiva (UE) 2024/2881 estabeleceu regras revistas sobre a qualidade do ar ambiente e um ar mais limpo na Europa⁶. A diretiva visa orientar a UE no sentido de alcançar a poluição atmosférica zero, o mais tardar, até 2050, e, ao mesmo tempo, aproximar as normas relativas à qualidade do ar com as orientações da Organização Mundial da Saúde, que exigem medidas mais restritivas para reduzir as emissões na sua fonte.

A presente iniciativa baseia-se no pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014, composto pelas três diretivas indicadas de seguida.

- A **Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica** exige que os veículos de transporte rodoviário sejam periodicamente inspecionados de modo a garantir o cumprimento de um conjunto de requisitos mínimos. Aplica-se a todos os automóveis de passageiros, furgões, camiões, autocarros, reboques pesados, tratores rápidos e, desde janeiro de 2022, aos veículos de duas e três rodas e quadriciclos de maior dimensão.
- A **Diretiva 2014/47/UE relativa à inspeção técnica na estrada** complementa a Diretiva 2014/45/UE, exigindo que os Estados-Membros efetuem inspeções na estrada aos veículos pesados de passageiros e de mercadorias e seus reboques.
- A **Diretiva 2014/46/UE⁷ relativa aos documentos de matrícula dos veículos** estabelece o registo eletrónico dos dados de todos os veículos matriculados em cada Estado-Membro e procedimentos harmonizados para a suspensão da matrícula de um veículo.

O pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014 complementa os requisitos em matéria de segurança e ambiente que os veículos devem cumprir para poderem circular nas estradas da UE, isto é, os respetivos regulamentos da UE em matéria de homologação⁸ aplicáveis aos veículos a motor. Estes regulamentos estabelecem igualmente os requisitos de fiscalização do mercado aplicáveis aos veículos a motor. No entanto, o foco do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» é diferente. Enquanto as disposições em matéria de fiscalização do mercado visam assegurar que os veículos continuam a cumprir os respetivos requisitos de homologação aquando a sua introdução e, posteriormente, por um período limitado⁹ e se concentram nas responsabilidades do fabricante, o pacote «Inspeção Técnica Automóvel» foca-se em garantir que os proprietários respeitam normas mínimas ao longo de toda a vida útil do veículo. Além disso, enquanto a fiscalização do mercado exige a inspeção de um número limitado de veículos por modelo, as inspeções técnicas periódicas aplicam-se a quase todos os veículos matriculados. Por conseguinte, o pacote «Inspeção Técnica Automóvel» complementa a legislação em matéria de fiscalização do mercado, ao garantir a segurança rodoviária e o desempenho ambiental dos veículos durante a sua vida útil.

⁵ SWD(2022) 359 Avaliação de impacto que acompanha a proposta Euro 7: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_pt

⁶ 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, <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁷ 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>).

⁸ Ver, por exemplo, <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>

⁹ Atualmente de cinco anos e 100 000 km, a prorrogar nos termos do Regulamento (UE) 2024/1257 (Euro 7).

Juntamente com o pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014 e a adoção de outra legislação conexa da UE desde então, realizaram-se melhorias na tecnologia dos veículos, nomeadamente os sistemas de segurança ativa e os sistemas inteligentes de assistência ao condutor dos veículos novos. No entanto, apesar destes progressos, ainda circulam veículos não seguros nas estradas da UE, que contribuem para acidentes quer como principais causadores, quer como intervenientes. Alguns veículos não seguros são identificados graças às inspeções técnicas periódicas ou às inspeções na estrada, isto é, os veículos com deficiências graves ou perigosas. Outros podem não ser detetados, tanto por não poderem ser identificados através das inspeções técnicas periódicas ou das inspeções na estrada, como por não serem sujeitos a inspeções. Estas situações incluem veículos com dispositivos de segurança manipulados e veículos com carga indevidamente imobilizada.

Outro problema é a insuficiência dos controlos das emissões de poluentes atmosféricos e das emissões sonoras dos veículos. Alguns dos testes atualmente utilizados nas inspeções técnicas periódicas já não são suficientemente sensíveis para detetar falhas relacionadas com as emissões dos veículos modernos, e os atuais procedimentos de inspeção não são adequados à consecução dos objetivos políticos da UE em matéria de poluição atmosférica e ruído. O pacote «Inspeção Técnica Automóvel» em vigor não abrange a medição dos valores das emissões de NO_x ou do número de partículas (NP) para os veículos novos e não existem atualmente regras na UE destinadas a verificar se os veículos têm sistemas de pós-tratamento de NO_x ou filtros de partículas manipulados ou defeituosos. Tendo em conta estas deficiências, a contribuição do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» para a redução do número de veículos com emissões elevadas tornou-se menos eficaz.

Além disso, as Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE não contribuem eficazmente para a aplicação das regras relativas ao tráfego transfronteiriço e ao comércio de veículos na UE.

Embora estas diretivas tenham sido ligeiramente alteradas através de atos delegados¹⁰ a fim de as alinhar com as categorias de veículos atualizadas constantes da legislação em matéria de homologação¹¹ e de introduzir o teste ao sistema eCall¹² nas inspeções técnicas periódicas, as principais regras mantiveram-se inalteradas desde 2014. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente¹³ incentivou a introdução de alterações ao quadro legislativo relativo à inspeção técnica para assegurar que os veículos cumprem as normas relativas às emissões e à segurança ao longo de toda a sua vida útil, contribuindo assim para o quadro político da UE

¹⁰ Diretiva Delegada (UE) 2021/1717 da Comissão de 9 de julho de 2021 que altera a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à atualização de determinadas designações de categorias de veículos e ao aditamento do sistema eCall à lista de itens de inspeção, métodos, motivos de avaria e avaliação das deficiências constantes dos anexos I e III da referida diretiva (JO L 342 de 27.9.2021, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) e Diretiva Delegada (UE) 2021/1716 da Comissão de 29 de junho de 2021 que altera a Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às modificações das designações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação em matéria de homologação (JO L 342 de 27.9.2021, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

¹¹ Regulamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) n.º 167/2013 e (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho.

¹² Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema eCall a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

¹³ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/789/oj).

em matéria de segurança rodoviária para 2021-2030¹⁴ e apoiando os objetivos do Pacto Ecológico Europeu.

Esta iniciativa visa continuar a melhorar a segurança rodoviária na UE, contribuir para a mobilidade sustentável e facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE. Os objetivos no que diz respeito à exploração de todo o potencial do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», em especial das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, são descritos de seguida.

- 1) **Assegurar a coerência, a objetividade e a qualidade das inspeções técnicas dos veículos existentes e futuros.** Em especial, deve assegurar-se a inspeção dos veículos elétricos (VE) e da segurança eletrónica, incluindo dos sistemas avançados de assistência ao condutor, antes de a maioria dos veículos novos equipados com esses sistemas ser sujeita à sua primeira inspeção técnica periódica. Para resolver a incapacidade dos controlos atuais de emissões para identificarem veículos com emissões elevadas, é necessário incorporar nas ITP e nas inspeções na estrada métodos de inspeção recentemente desenvolvidos.
- 2) **Reduzir significativamente 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. Tal pode ser concretizado mediante: i) a melhoria dos controlos de emissões (poluição atmosférica e ruído), ii) a disponibilização de melhores ferramentas para detetar alterações aos dispositivos de segurança, em especial no *software* dos veículos, e iii) a realização de inspeções mais específicas e com mais frequência. Atualmente, alguns veículos defeituosos não são sujeitos a inspeções ou não são sujeitos a inspeções com frequência suficiente, o que permite que tais deficiências não sejam detetadas.
- 3) **Melhorar o armazenamento eletrónico e o intercâmbio de dados pertinentes sobre a identificação e o estado dos veículos**, a fim de resolver o problema da disponibilidade insuficiente de dados e facilitar o reconhecimento mútuo pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei. A existência de dados mais precisos sobre o estado dos veículos (como a quilometragem) e um intercâmbio de informações eficiente e eficaz entre os Estados-Membros ajudarão igualmente a identificar os veículos com conta-quilómetros adulterados.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A proposta de revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», em especial das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, é coerente com os objetivos estabelecidos no **quadro político da UE em matéria de segurança rodoviária**¹⁵ e contribuirá para alcançar o objetivo de reduzir o número de vítimas mortais e feridos graves em 50 % até 2030. A revisão proposta assegurará igualmente o alinhamento com o pacote de 2023 relativo à segurança rodoviária, ou seja, com as propostas de alteração da **diretiva relativa à carta de condução** e da **diretiva que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária**¹⁶. A presente proposta estabelece as regras relativas aos documentos de matrícula dos veículos, à eventual digitalização futura dos mesmos e ao intercâmbio entre os Estados-Membros de informações relacionadas com os veículos para efeitos de execução.

¹⁴ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF.

¹⁵ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

¹⁶ COM(2023) 127 e COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_pt.

A revisão é ainda coerente com os objetivos políticos da UE em matéria de ar limpo, nomeadamente os estabelecidos nas **diretivas relativas à qualidade do ar ambiente**¹⁷ e na **diretiva relativa aos compromissos nacionais de redução das emissões**¹⁸, que exigem aos Estados-Membros que tomem medidas destinadas a reduzir a libertação de poluentes na atmosfera, em conformidade com as metas do Plano de Ação para a Poluição Zero¹⁹.

A inspeção técnica baseia-se, em larga medida, nos **regulamentos sobre a homologação**²⁰. A proposta está em consonância com os requisitos em matéria de ambiente e segurança estabelecidos nesses regulamentos e inclui medidas destinadas a assegurar que os proprietários respeitam normas mínimas ao longo de toda a vida útil do veículo. É coerente com o **regulamento geral sobre a segurança**²¹ e os seus antecessores, bem como com as normas de emissões Euro, e assegurará que qualquer novo equipamento introduzido que esteja em conformidade com os regulamentos em causa funcione como previsto e, consequentemente, produza os benefícios esperados. A proposta garante a coerência entre as ITP e as inspeções na estrada e o processo de homologação, incluindo a utilização de inspeções técnicas eletrónicas (eITP). A utilização da teledeteção nas inspeções na estrada de todos os veículos é particularmente relevante para a fiscalização do mercado, uma vez que permite a análise de uma grande parte da frota de veículos, o que fornece informações valiosas sobre os problemas recorrentes relacionados com as tecnologias/soluções específicas utilizadas como parte dos sistemas de controlo de emissões, sobre os modelos dos veículos, a antiguidade dos modelos, etc. São igualmente esperadas sinergias com o **Regulamento Euro 7**²², nomeadamente a utilização de sistemas de monitorização para ajudar a reduzir as emissões de NO_x durante as ITP e as inspeções na estrada.

¹⁷ 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>).

¹⁸ Diretiva (UE) 2016/2284 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, relativa à redução das emissões nacionais de certos poluentes atmosféricos, que altera a Diretiva 2003/35/CE e revoga a Diretiva 2001/81/CE (JO L 344 de 17.12.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

¹⁹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_pt

²⁰ Por exemplo, o Regulamento (UE) 2018/858 aplicável à maioria dos veículos de passageiros e de mercadorias e seus reboques, o Regulamento (UE) n.º 167/2013 aplicável aos tratores e o Regulamento (UE) n.º 168/2013 aplicável aos veículos de duas e três rodas e aos quadriciclos.

²¹ 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>).

²² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- **Coerência com outras políticas da União**

A revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», em especial das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, é coerente com o **Regulamento Plataforma Digital Única**²³, uma vez que facilita o acesso em linha às informações relacionadas com os veículos, aos procedimentos aplicáveis e aos serviços de assistência e resolução de problemas. Contribui igualmente para alcançar os objetivos definidos na **estratégia da UE em matéria de dados**²⁴ no que diz respeito ao desenvolvimento de espaços europeus de dados para as administrações públicas que podem apoiar a aplicação da legislação, nomeadamente da legislação em matéria de ambiente e de segurança rodoviária. As regras em matéria de proteção de dados pessoais também se aplicam ao intercâmbio de informações sobre documentos de matrícula e certificados de inspeção técnica, bem como aos dados conexos sobre o registo automóvel, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados)²⁵.

A Comissão está também atualmente a trabalhar numa iniciativa destinada a assegurar o **acesso equitativo e não discriminatório aos dados a bordo dos veículos**, que é crucial para que os centros de inspeção técnica possam desempenhar as suas tarefas quotidianas. A referida iniciativa complementará o **Regulamento Dados**²⁶ ao estabelecer orientações, eventualmente seguidas de uma proposta legislativa sobre o acesso aos dados, funções e recursos dos veículos²⁷, essenciais para a prestação de serviços dependentes de dados no setor automóvel. Normalizará os conjuntos de dados pertinentes e assegurará aos serviços de pós-venda e de mobilidade um acesso efetivo, não discriminatório e seguro. Um vasto leque de prestadores de serviços automóveis, em especial as empresas de reparação e de inspeção de veículos e as autoridades apelaram à adoção de uma proposta ambiciosa da Comissão destinada a assegurar condições de concorrência equitativas e o acesso sem entraves aos dados pertinentes a bordo dos veículos²⁸. A revisão da Diretiva 2014/45/UE (e do seu ato de execução relativo às informações técnicas necessárias para a inspeção técnica²⁹) estabelecerá disposições específicas destinadas a facilitar o acesso aos dados necessários para as inspeções técnicas.

Por último, a **Decisão da UE sobre o programa Década Digital para 2030**³⁰ estabelece que o Parlamento Europeu, o Conselho, a Comissão e os Estados-Membros devem cooperar para

²³ Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012, JO L 295 de 21.11.2018, p. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>.

²⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Uma estratégia europeia para os dados, COM(2020) 66 final.

²⁵ 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>).

²⁶ Regulamento (UE) 2023/2854 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2023, relativo a regras harmonizadas sobre o acesso equitativo aos dados e a sua utilização e que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva (UE) 2020/1828 (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en?filename=Communication%20-%20Action%20Plan.pdf.

²⁸ Ver, por exemplo, a carta aberta da CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf>.

²⁹ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj.

³⁰ Decisão (UE) 2022/2481 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, que estabelece o programa Década Digital para 2030 (JO L 323 de 19.12.2022, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

alcançar as metas digitais na UE até 2030. Estas metas incluem a digitalização dos serviços públicos: 100 % dos serviços públicos essenciais devem estar disponíveis em linha e, se for caso disso, as pessoas e as empresas da UE devem poder interagir em linha com as administrações públicas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da UE («TFUE»)³¹. O artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE define que a UE tem competência no domínio dos transportes para adotar medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes, incluindo a segurança rodoviária.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

A UE dispõe já de competência no domínio das inspeções técnicas, por força das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE em vigor. Desde 1977, quando a Diretiva 77/143/CEE estabeleceu a obrigação de os veículos a motor serem sujeitos a inspeções técnicas periódicas³², foram introduzidas várias medidas ao nível da UE. A última alteração neste domínio deu-se com a adoção do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» em 2014. As novas regras que serão introduzidas na presente proposta continuam abrangidas pelas competências atribuídas à UE nos termos do artigo 91.º, n.º 1, do TFUE e, dada a sua ligação ao quadro já existente para as inspeções técnicas, só podem ser aplicadas de forma adequada a nível da UE.

Tendo em conta que o transporte rodoviário e a indústria automóvel são setores internacionais, é muito mais eficiente e eficaz abordar as questões ao nível da UE do que ao nível nacional. Uma vez que, historicamente, as práticas nacionais diferem, a aplicação de um nível mínimo de harmonização nas inspeções dos veículos e de soluções acordadas em conjunto para o intercâmbio entre os Estados-Membros dos dados sobre os veículos é mais eficaz do que a existência de várias soluções nacionais não coordenadas. Com a aplicação de regras comuns ao ensaio das tecnologias modernas dos veículos (veículos elétricos, sistemas avançados de assistência ao condutor e o equipamento mais recente de controlo de emissões), os Estados-Membros beneficiarão de economias de escala e os fabricantes de equipamentos de inspeção poderão operar num mercado mais uniforme. O funcionamento do mercado único também melhorará, uma vez que os veículos serão sujeitos a inspeções semelhantes e em condições semelhantes, e os operadores de transportes suportarão custos semelhantes e terão de cumprir os mesmos requisitos mínimos.

Existe um consenso generalizado entre as autoridades nacionais e os peritos do setor quanto ao facto de as diretivas atualmente em vigor já não estarem em consonância com os progressos normativos e tecnológicos mais recentes no domínio da segurança dos veículos e do controlo de emissões. Na ausência de uma ação ao nível da UE, os Estados-Membros continuariam a realizar inspeções periódicas e na estrada. No entanto, seria muito improvável que os métodos de inspeção e o âmbito de aplicação das inspeções exigidas pela legislação da UE (por exemplo, ensaios dos travões, da suspensão, dos sistemas eletrónicos de segurança e do equipamento de redução de emissões) fossem aplicados de forma harmonizada ou coordenada. Os Estados-Membros aplicariam diferentes soluções parciais, o que conduziria a

³¹ JO C 115 de 9.5.2008, p. 85, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

³² Diretiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 47 de 18.2.1977, p. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

diferenças mais acentuadas em termos de segurança e de desempenho ambiental dos veículos do que as que se verificam atualmente. Tal poderia distorcer o mercado único e criar mais obstáculos à livre circulação. Por conseguinte, a iniciativa dá resposta às necessidades em matéria de segurança e de proteção ambiental que são «relevantes para a União».

- **Proporcionalidade**

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia, as medidas constantes da presente proposta não excedem o necessário para alcançar os objetivos dos Tratados — melhorar a segurança rodoviária, contribuir para a mobilidade sustentável e facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE.

Em geral, o âmbito de aplicação da proposta limita-se ao que melhor pode ser alcançado ao nível da UE a fim de harmonizar os métodos de inspeção e o âmbito de aplicação das inspeções. Por exemplo, os veículos que são principalmente utilizados ao nível local, como os ciclomotores e os tratores, não são abrangidos pela proposta.

Quanto à escolha do instrumento de ação da UE, a revisão das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE em vigor é considerada a solução mais adequada. Tal permite alcançar os objetivos de harmonização gradual neste domínio, deixando simultaneamente discricionariedade suficiente para que os Estados-Membros implementem as alterações de forma adequada ao seu contexto nacional específico ao continuar a aplicar disposições nacionais consolidadas em matéria de inspeção técnica. Esta escolha, que estabelece requisitos mínimos ao invés de uma abordagem única, permitirá também à indústria desenvolver as soluções técnicas mais eficientes que este domínio em constante evolução exige.

- **Escolha do instrumento**

A fim de assegurar uma redação jurídica clara e coerente, a solução jurídica mais adequada é a revisão da Diretiva 2014/45/UE e da Diretiva 2014/47/UE, procedendo-se à sua alteração através de uma proposta de diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Em 2023, a Comissão realizou uma avaliação do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014, analisando a sua pertinência, coerência, eficácia, eficiência e o valor acrescentado da UE. A avaliação concluiu que o pacote em causa alcançou parcialmente os seus objetivos, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária e ajudando a reduzir as emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte rodoviário. No entanto, a identificação de veículos defeituosos continua a não ser sempre possível, uma vez que, em alguns Estados-Membros, certas categorias de veículos não estão sujeitas a ITP ou a inspeções na estrada, ou a frequência ou o âmbito de aplicação das inspeções não está adaptado aos maiores riscos ambientais e de segurança que essas categorias representam. Devido às insuficiências identificadas no pacote «Inspeção Técnica Automóvel» em vigor, em especial nas Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, é necessário adaptar as diretivas para que estas possam dar resposta não só às necessidades atuais, mas também aos desafios futuros.

As conclusões da avaliação são descritas *infra*.

- 1) O pacote «Inspeção Técnica Automóvel» não está adaptado às tecnologias mais recentes, como os sistemas avançados de assistência ao condutor e os dispositivos eletrónicos de segurança. Carece de protocolos de inspeção específicos que assegurariam a conformidade e a manutenção dos veículos elétricos e híbridos, incluindo as atualizações de *software*. As inspeções técnicas teriam de ser atualizadas a fim de permitirem obter, de forma eficiente, dados importantes relacionados com a segurança, e monitorizar os novos sensores e dispositivos.
- 2) No que diz respeito às emissões, alguns ensaios e equipamentos utilizados nas ITP devem ser adaptados, dado que já não são capazes de detetar falhas relacionadas com as emissões nos veículos com motor de combustão interna mais recentes. A medição da opacidade está desatualizada, uma vez que não deteta veículos diesel com filtros de partículas defeituosos ou catalisadores manipulados, o que provoca emissões elevadas de partículas e de NO_x. Em vez disso, a medição do NP e de NO_x deveria ser utilizada para verificar se os veículos diesel e a gasolina mais recentes possuem defeitos ou sistemas de controlo de emissões manipulados.
- 3) O quadro aplicável ao intercâmbio entre os Estados-Membros de informações sobre os resultados das inspeções não tem sido eficaz. Apesar de a legislação mencionar o intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades dos Estados-Membros como uma possibilidade, nem todos os países o realizam. Ainda que a harmonização dos documentos de matrícula tenha facilitado a matrícula de veículos de outros Estados-Membros e do EEE, existe potencial para melhorar o processo de digitalização e de intercâmbio de dados. Efetuar uma nova matrícula ainda pode ser um processo complexo e é possível melhorar o reconhecimento mútuo das ITP entre os Estados-Membros.
- 4) O pacote «Inspeção Técnica Automóvel» deve fazer um melhor uso das vantagens decorrentes do intercâmbio de dados digitais e harmonizar mais os documentos dos veículos a fim de reduzir os encargos administrativos e os custos. Além disso, os documentos de matrícula digitais poderão facilitar ainda mais a digitalização dos processos de matrícula e de conservação de dados e ajudar a reduzir os custos.

A coerência entre o pacote «Inspeção Técnica Automóvel», em particular as Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, e os instrumentos pertinentes da UE poderia ser melhorada através da normalização dos dados dos veículos pertinentes para a segurança e para as responsabilidades conexas dos fabricantes durante o ciclo de vida do veículo. Clarificar as responsabilidades e exigir que determinadas informações sejam disponibilizadas para efeitos de realização de ITP em todos os Estados-Membros permitiria reduzir a incerteza e o tempo despendido na procura de informações, o que poderia melhorar a exatidão e a eficiência globais das inspeções. O pacote «Inspeção Técnica Automóvel», em particular as Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, deve também ser mais bem alinhado com o regulamento geral sobre a segurança e o Regulamento Euro 7.

- **Consultas das partes interessadas**

As consultas tinham dois objetivos. O primeiro era avaliar o desempenho do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» em função dos cinco critérios de avaliação, identificar eventuais problemas no quadro jurídico em vigor e, nesta base, tirar conclusões para ações futuras. O segundo objetivo consistia em trabalhar com as partes interessadas para validar o entendimento da Comissão sobre as questões em apreço, elaborar uma lista de possíveis medidas políticas e avaliar o seu impacto provável nas diferentes categorias de partes interessadas.

As consultas recolheram igualmente elementos sobre os custos e os benefícios esperados das medidas políticas em análise. Ajudaram a identificar as lacunas existentes na lógica de intervenção ou as áreas que carecem de maior atenção. As atividades de consulta consistiram em consultas públicas (através de uma avaliação de impacto inicial e de uma consulta pública aberta publicada no sítio Web da Comissão «Dê a sua opinião») e consultas específicas, nomeadamente inquéritos e entrevistas. As atividades de consulta específicas realizaram-se ao longo do processo de avaliação e de avaliação de impacto e abrangeram todos os aspetos pertinentes. O inquérito e as entrevistas centraram-se na elaboração das diferentes medidas políticas destinadas a cumprir os objetivos estabelecidos no âmbito da revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», em especial identificar e quantificar os custos e o potencial impacto dessas medidas. Os principais problemas e as possíveis medidas políticas do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» foram também amplamente debatidas com as partes interessadas, por exemplo, no âmbito do grupo de peritos em inspeção técnica, e são também o resultado das atividades de consulta das partes interessadas realizadas no âmbito da avaliação.

Foi consultado um vasto leque de partes interessadas, incluindo: i) autoridades públicas responsáveis pela segurança rodoviária (incluindo as suas associações representativas, como a eReg³³ e a CORTE³⁴), ii) associações e empresas do setor (incluindo as suas associações representativas, como a CITA³⁵ e a EGEA³⁶, fabricantes automóveis e fornecedores de componentes de veículos), iii) representantes dos grupos de utilizadores, iv) organizações de investigação e ONG no domínio da segurança rodoviária, e v) o público.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Durante os trabalhos preparatórios, realizaram-se consultas a um vasto leque de peritos dos Estados-Membros, do setor e de outros grupos de partes interessadas sobre questões relacionadas com a inspeção técnica, a inspeção na estrada e a matrícula de veículos. Realizaram-se três seminários específicos, nos quais os membros do grupo de peritos sobre a inspeção técnica e os documentos de matrícula de veículos (RWEG) debateram os elementos técnicos da proposta. A Comissão contratou dois consultores externos para realizar estudos de apoio específicos destinados a servir de base à avaliação e à avaliação de impacto. Este contributo foi complementado por consultas *ad hoc* de peritos do setor e pela própria experiência da Comissão no que diz respeito ao acompanhamento e à aplicação das diretivas.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta é acompanhada de um relatório de avaliação de impacto, cujo projeto foi apresentado ao Comité de Controlo da Regulamentação (CCR) em 20 de novembro de 2023. Em 15 de dezembro de 2023, o CCR emitiu um parecer favorável com reservas³⁷. O relatório da avaliação de impacto foi ajustado em conformidade para dar resposta às observações do CCR. As opções políticas analisadas podem resumir-se do seguinte modo:

Conceberam-se quatro opções políticas (OP1a, OP1b, OP2 e OP3) para resolver os problemas identificados. Todas as opções políticas incluem as seguintes medidas:

³³ Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities, <https://www.ereg-association.eu/>.

³⁴ Confederação das Organizações de Controlo do Transporte Rodoviário, <https://www.corte.be/>.

³⁵ Worldwide association of authorities and authorised companies active in the field of vehicle compliance, <https://citainsp.org/>.

³⁶ European Garage Equipment Association, <https://www.egea-association.eu/>.

³⁷ Ares (2023)8616336.

- adaptar as ITP aos veículos elétricos e incluir novos itens aos itens a inspecionar nas ITP (incluindo a inspeção da integridade do *software* dos sistemas pertinentes de segurança e de emissões),
- introduzir novos métodos de controlo de emissões para partículas e NO_x, que são necessários para a adaptação às tecnologias mais recentes de controlo das emissões e para a identificação de veículos com emissões elevadas, incluindo os que tenham sido manipulados,
- exigir uma inspeção técnica na sequência de qualquer alteração significativa, por exemplo, ao sistema de propulsão ou da classe de emissão,
- digitalizar o certificado de inspeção técnica,
- interligar os registos nacionais de veículos e alargar o conjunto de dados harmonizados sobre os veículos inscritos nesses registos,
- exigir aos Estados-Membros que registem as leituras de conta-quilómetros nas bases de dados nacionais e disponibilizem esses registos aos outros Estados-Membros quando um veículo for novamente matriculado.

Para além das medidas comuns, a opção política OP1a centra-se numa utilização mais eficiente dos dados dos veículos (matrícula e estatuto), em especial a emissão de documentos de matrícula em formato digital. A opção política OP1b foca-se em inspeções técnicas mais eficazes mediante a utilização de tecnologia de teledeteção que ajuda a identificar os veículos com emissões potencialmente elevadas e que podem ser: i) inspecionados num posterior controlo na estrada, imediatamente após terem sido identificados, ou ii) convocados para comparecer num centro de inspeção técnica para a realização de um controlo de emissões. Esta opção permitiria igualmente: i) eliminar a possibilidade de isentar os motociclos das ITP, ii) exigir controlos anuais das emissões dos veículos comerciais ligeiros, iii) tornar obrigatória a inspeção das condições de imobilização da carga, e iv) introduzir ITP anuais obrigatórias para os veículos com mais de 10 anos. A OP1B facilitaria a livre circulação de pessoas ao exigir que o Estado-Membro onde é efetuada a matrícula de um veículo reconheça o certificado de ITP emitido por outro Estado-Membro, num período máximo de seis meses, desde que a ITP seguinte seja realizada no Estado-Membro de matrícula.

A opção política OP2 combina a maioria das medidas propostas na OP1a e na OP1b. Inclui uma medida adicional sobre a governação dos dados, destinada a estabelecer os procedimentos e os meios de acesso às informações técnicas dos veículos (incluindo os dados a bordo dos veículos). A OP2 também introduz inspeções na estrada para os veículos comerciais ligeiros.

A opção política OP3 é a opção política mais ambiciosa, uma vez que vai ainda mais longe no que respeita à harmonização do âmbito de aplicação e dos métodos de inspeção técnica, bem como ao reconhecimento mútuo dos certificados de ITP. Para além das medidas da OP2, a OP3: i) alarga o âmbito de aplicação da ITP a todos os motociclos, sem exceção, e reboques ligeiros, ii) estende a inspeção na estrada a todos os motociclos, e iii) exige que os certificados de ITP emitidos em qualquer outro Estado-Membro sejam reconhecidos pelo Estado-Membro de matrícula sem restrições.

A avaliação de impacto conclui que a opção preferida é a opção política OP2. Considera-se que esta opção é eficaz para alcançar os objetivos políticos previstos, uma vez que apresenta uma elevada eficiência e benefícios líquidos elevados e é proporcionada aos objetivos da iniciativa. É igualmente coerente com as políticas nacionais consolidadas neste domínio.

Espera-se que as opções políticas **reforcem a segurança rodoviária** na UE, ao permitirem uma identificação mais eficaz dos veículos com defeitos graves e perigosos, o que deverá conduzir a uma redução dos acidentes rodoviários causados por defeitos técnicos. Consequentemente, o número de vítimas mortais e de feridos (tanto graves como ligeiros) deverá diminuir. As opções políticas também incluem outras medidas que contribuem para a segurança rodoviária, relacionadas com uma melhor aplicação e execução da legislação em matéria de inspeção técnica (como o intercâmbio de dados entre as autoridades dos Estados-Membros).

No âmbito da opção política preferida, a OP2, estima-se que serão salvas cerca de 7 000 vidas e que serão evitadas cerca de 65 000 feridos graves entre 2026 e 2050, comparando com o cenário de base. Em termos monetários, estima-se uma redução dos custos externos dos acidentes de cerca de 74,2 mil milhões de EUR, expressos em valores atuais no mesmo período, comparando com o cenário de base.

Todas as opções políticas **contribuirão igualmente para a mobilidade sustentável**, ao reduzir as emissões sonoras e de poluentes atmosféricos. Tal conduzirá a uma redução dos custos externos destas emissões: estima-se que as economias no âmbito da OP2 serão de 83,4 mil milhões de EUR.

Todas as opções políticas **facilitarão a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE**, ao eliminar os obstáculos à nova matrícula de veículos noutro Estado-Membro. Espera-se que a OP1a, a OP2 e a OP3 tenham eficácias semelhantes, enquanto a OP1b deverá ser menos eficaz devido à ausência de medidas relativas aos documentos de matrícula digitais e aos dados adicionais incluídos no registo automóvel.

Dado que elimina os obstáculos relacionados com a inspeção técnica, espera-se que a OP3 seja a opção mais eficaz, uma vez que alarga a todos os veículos o reconhecimento à escala da UE, pelo Estado-Membro de matrícula, dos certificados de ITP emitidos noutro Estado-Membro, seguindo-se a OP2 e a OP1b (reconhecimento à escala da UE limitado dos certificados de ITP). A OP1 deverá ser a menos eficaz, pois baseia-se em acordos bilaterais para o reconhecimento de certificados de ITP.

A segurança dos veículos constitui um elemento central da abordagem «sistema seguro» e um princípio fundamental da Declaração de Estocolmo das Nações Unidas sobre segurança rodoviária, de 2020³⁸. A iniciativa também contribui para o objetivo de desenvolvimento sustentável n.º 3 das Nações Unidas (Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades), incluindo as metas 3.6 (reduzir para metade o número de vítimas mortais e de feridos resultantes de acidentes de viação) e 3.9 (reduzir substancialmente o número de vítimas mortais e doentes resultantes de produtos químicos perigosos e da poluição e contaminação do ar, da água e do solo). É igualmente coerente com os objetivos ambientais do Pacto Ecológico Europeu e da Lei Europeia em matéria de Clima³⁹.

³⁸ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

³⁹ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Como parte do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT)⁴⁰, a presente proposta contribui para aumentar a eficiência da legislação em vigor mediante: i) a substituição dos métodos de inspeção obsoletos por soluções de ponta, tanto nos controlos periódicos como nos controlos na estrada, exigindo a utilização das técnicas e tecnologias de medição mais recentes para detetar mais eficazmente um grande número de veículos com emissões elevadas, ii) a introdução de ensaios simples, mas significativos, para avaliar de forma harmonizada a segurança e o desempenho ambiental dos veículos modernos, e iii) a interconexão das bases de dados nacionais para facilitar a partilha dos dados dos veículos e o acesso aos mesmos, em vez de recorrer a procedimentos mais complexos. Espera-se que a iniciativa reduza significativamente a fraude relacionada com os sistemas pertinentes de segurança e de emissões, bem como a adulteração da quilometragem nos veículos usados, especialmente no âmbito das vendas transfronteiras. Tal conduziria a economias significativas nos custos externos, bem como evitaria custos e danos para os consumidores.

A iniciativa respeita o princípio «digital por defeito»⁴¹, uma vez que promove a transformação digital, sempre que possível. Por exemplo, o formato eletrónico obrigatório para os certificados de inspeção técnica deverá ter um impacto positivo na transformação digital na UE. No que diz respeito ao processo de nova matrícula, as autoridades e o público pouparão tempo e dinheiro, uma vez que deixarão de trocar informações e dados por correio eletrónico. As autoridades e o público pouparão ainda tempo e dinheiro graças ao certificado de matrícula digital, que facilitará e acelerará o acesso às informações pertinentes e o intercâmbio das mesmas.

Aplicação da abordagem «entra um, sai um»

A abordagem «entra um, sai um» *equilibra os novos encargos para os cidadãos e as empresas resultantes das propostas legislativas da Comissão através da redução equivalente dos encargos existentes no mesmo domínio de intervenção*. A presente proposta integra o pacote «Inspeção Técnica Automóvel», que deverá gerar custos administrativos para os centros de ITP e os fabricantes automóveis devido à medida sobre a governação de dados, enquanto as garagens, os concessionários de veículos a motor, os serviços de pneus e os centros de reparação suportarão custos relacionados com a medição das leituras dos conta-quilómetros. De um modo geral, estima-se que os custos administrativos pontuais adicionais relevantes para a abordagem «entra um, sai um» na opção preferida serão de 218 milhões de EUR em 2026, comparando com o cenário de base. Expressos em valor atual líquido anualizado durante o período em causa, ascendem a 25,5 milhões de EUR. Além disso, os custos administrativos recorrentes ascendem a 26,4 milhões de EUR por ano, comparando com o cenário de base. Assim, estima-se que os custos administrativos adicionais totais (pontuais e recorrentes) relevantes para a abordagem «entra um, sai um» serão de 51,9 milhões de EUR por ano, comparando com o cenário de base.

⁴⁰ [2023 Commission work programme – key documents \(europa.eu\)](#), Annex II: REFIT initiatives, headline A – A European Green Deal (não traduzido para português).

⁴¹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Orientações para a Digitalização até 2030: a via europeia para a Década Digital, COM(2021) 118.

- **Direitos fundamentais**

A proposta mantém o pleno respeito pelos direitos humanos e fundamentais e não terá qualquer impacto negativo nos direitos fundamentais consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia⁴² («Carta»).

A proposta contém medidas destinadas a ajudar a reduzir o nível de emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos (controlo anual de emissões para veículos comerciais ligeiros, inspeções anuais dos veículos com idade igual ou superior a 10 anos e medição do NO_x nas inspeções na estrada através de teledeteção e de despistagem de fumos). Estas medições ajudarão a melhorar a qualidade do ambiente, em conformidade com o artigo 37.º da Carta. A adaptação dos métodos de ITP para inspecionar veículos elétricos, incluindo a formação de inspetores e ao determinação da obrigatoriedade do controlo das condições de imobilização da carga nas inspeções na estrada proporcionarão um ambiente de trabalho mais seguro para os inspetores de veículos e os condutores profissionais (artigo 31.º). As medidas destinadas a combater a fraude da quilometragem contribuirão para aumentar a proteção dos consumidores, em conformidade com o artigo 38.º da Carta. O reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica e a digitalização do processo de matrícula contribuirão para a liberdade de circulação e de residência, em conformidade com o artigo 45.º da Carta. As medidas destinadas a assegurar que os proprietários de veículos não manipulados não sejam prejudicados em comparação com os proprietários de veículos manipulados fomentarão a igualdade perante a lei, em conformidade com o artigo 3.º da Carta.

A proposta inclui uma medida relativa às leituras dos conta-quilómetros, que tem impacto no direito à proteção dos dados pessoais quando estes são armazenados e partilhados. Exige aos Estados-Membros que registem as leituras dos conta-quilómetros numa base de dados nacional e que disponibilizem os registos aos outros Estados-Membros em caso de nova matrícula. Além disso, estabelece que o certificado de inspeção técnica tem de ser emitido em formato eletrónico, podendo ser impressa uma cópia autenticada. Do ponto de vista da segurança rodoviária, o acesso automático aos certificados através de um sistema partilhado oferece vantagens significativas, em especial facilitando as inspeções transfronteiras e aumentando a conveniência para os consumidores. O tratamento de dados no âmbito destas medidas foi considerado necessário e proporcionado e só pode ser utilizado para fins específicos previstos na proposta.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

As implicações para o orçamento da UE estão principalmente relacionadas com o alargamento das funcionalidades do sistema informático de intercâmbio de dados (MOVE-HUB), o que inclui custos de adaptação pontuais, bem como custos de atualização e manutenção recorrentes. Estes são necessários para acrescentar novos elementos de dados aos registos automóveis, facultando o acesso eletrónico aos dados pertinentes (incluindo aos dados sobre os relatórios de ITP armazenados nas bases de dados nacionais) e permitindo o intercâmbio das leituras dos conta-quilómetros registadas nas bases de dados dos Estados-Membros. Estimam-se custos associados de 0,2 milhões de EUR em custos pontuais e de 0,05 milhões de EUR por ano em custos recorrentes, cobrindo a execução global do pacote «Inspeção Técnica Automóvel».

⁴² https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_pt.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e disposições de acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A Comissão monitorizará a execução e a eficácia desta iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores principais que medirão os progressos realizados na consecução dos objetivos operacionais. A fim de medir o êxito da iniciativa, são definidos os seguintes objetivos operacionais: i) aplicar novos métodos de inspeção disponíveis ao controlo da segurança e das emissões, ii) interligar os registos automóveis e as bases de dados odométricas dos Estados-Membros através de uma plataforma comum, iii) digitalizar os documentos dos veículos, e iv) reduzir o número de veículos defeituosos e manipulados nas estradas da UE. Os dados utilizados para a avaliação destes objetivos operacionais resultarão da apresentação regular de relatórios pelos Estados-Membros, bem como de atividades *ad hoc* de recolha de dados, nomeadamente a utilização de sistemas de intercâmbio de dados, como o MOVE-HUB.

Cinco anos após a entrada em aplicação da legislação revista, a Comissão procederá a uma avaliação para verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Os Estados-Membros aplicaram as Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE de diferentes formas e está a ser proposto um número significativo de alterações. Consequentemente, as notificações dos Estados-Membros sobre as suas medidas de transposição devem ser acompanhadas de um ou mais documentos que expliquem a relação entre as partes de ambas as diretivas e as partes correspondentes da legislação nacional.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A proposta de revisão das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE está estruturada em torno dos três principais objetivos políticos definidos no capítulo 1. Estes objetivos estão interligados e visam reforçar a segurança rodoviária na UE, contribuir para a mobilidade sustentável e facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE. As principais disposições que alteram de forma substantiva as diretivas ou que acrescentam novos elementos são descritas a seguir.

O artigo 1.º, n.º 1, altera o artigo 2.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre o âmbito de aplicação

A fim de melhorar a sua coerência, o artigo é alterado de modo a incluir os motociclos elétricos no âmbito de aplicação, a par dos motociclos com motores de combustão interna, que já estão abrangidos pelo mesmo. Pela mesma razão, é suprimida a opção de excluir os motociclos do âmbito de aplicação da inspeção técnica.

O artigo 1.º, n.º 2, altera o artigo 3.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre as definições

Aditam-se as definições de «veículo conectado» e de «certificado de inspeção técnica temporário» para especificar os termos utilizados no âmbito das disposições relativas ao registo das leituras dos conta-quilómetros (novo artigo 4.º-A da Diretiva 2014/45) e ao reconhecimento dos certificados de inspeção técnica (artigo 4.º alterado), respetivamente.

O artigo 1.º, n.º 3, altera o artigo 4.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre as responsabilidades

Com vista a facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias, o requisito segundo o qual as inspeções técnicas devem ser efetuadas pelo Estado-Membro de matrícula é complementado pelas seguintes disposições.

O artigo é alterado a fim de introduzir a possibilidade de os proprietários ou detentores de automóveis de passageiros efetuarem inspeções técnicas periódicas num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula. O certificado de inspeção técnica temporário emitido nesse caso será válido por seis meses. A ITP seguinte deverá ser efetuada no Estado-Membro de matrícula, a menos que este reconheça unilateralmente os certificados de inspeção técnica emitidos por outros Estados-Membros. Esta opção está disponível para os Estados-Membros relativamente a qualquer categoria de veículos.

O artigo especifica igualmente que os fabricantes automóveis devem disponibilizar gratuitamente às autoridades competentes dos Estados-Membros as informações técnicas necessárias para a inspeção técnica. Estas autoridades deverão, de seguida, disponibilizar os dados aos seus centros de inspeção. Além disso, a Comissão fica habilitada a definir, mediante a adoção de atos de execução, as informações técnicas, o formato dos dados e os procedimentos de acesso.

O artigo 1.º, n.º 4, adita o artigo 4.º-A à Diretiva 2014/45/UE, sobre as leituras dos conta-quilómetros

O artigo alarga a obrigação de registar as leituras dos conta-quilómetros já imposta aos centros de ITP a qualquer prestador de serviços que efetue reparações ou trabalhos de manutenção num veículo a título oneroso. As leituras registadas podem ser armazenadas numa base de dados nacional específica ou no registo nacional de veículos.

Os fabricantes automóveis devem igualmente enviar as leituras periódicas dos conta-quilómetros dos seus veículos conectados. O artigo estabelece ainda que os Estados-Membros devem partilhar o histórico dos conta-quilómetros com os inspetores, o titular do certificado de matrícula e as autoridades competentes dos Estados-Membros.

O artigo 1.º, n.º 5, altera o artigo 5.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre a data e a frequência das inspeções

O artigo 5.º, n.º 1, alínea a), é alterado a fim de impor a inspeção anual de automóveis de passageiros e de furgões com mais de 10 anos. Estabelece também que os furgões devem ser sujeitos a controlos de emissões de escape todos os anos após a data da sua primeira matrícula. A alínea em apreço determina ainda a forma como a data da ITP seguinte deve ser calculada após a expiração do certificado de inspeção técnica temporário a que se refere o artigo 4.º da Diretiva 2014/45/UE.

O artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva 2014/45/UE é alterado em conformidade com a alteração introduzida no artigo 2.º relativa à inclusão dos motociclos elétricos no âmbito de aplicação das ITP.

Por último, simplificam-se as condições nas quais os Estados-Membros ou as autoridades competentes podem exigir que um veículo seja submetido a uma inspeção técnica antes da data de expiração do seu certificado de inspeção técnica. Enquanto quatro das cinco possibilidades enumeradas no artigo 5.º, n.º 4, da Diretiva 2014/45/UE são suprimidas, a opção que prevê a inspeção em caso de alterações significativas aos sistemas de segurança e de proteção ambiental do veículo passa a integrar um novo n.º 2-A.

O artigo 1.º, n.º 6, altera o artigo 6.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre o objeto e os métodos de inspeção técnica

O artigo é alterado para refletir o alargamento do âmbito de aplicação aos motociclos elétricos e permitir aos Estados-Membros isentar do controlo das emissões de escape e das emissões sonoras apenas os veículos que tenham sido aprovados na respetiva inspeção na estrada nos seis meses anteriores à ITP.

O artigo 1.º, n.º 7, altera o artigo 8.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre o certificado de inspeção técnica

Embora as regras em vigor (artigo 8.º, n.º 2) já permitam a utilização de certificados de inspeção técnica eletrónicos, o artigo em causa é alterado a fim de estabelecer a versão digital como a solução por defeito. A pessoa que apresenta o veículo poderá solicitar uma cópia autenticada. Estes certificados, incluindo os temporários, terão de ser reconhecidos por todos os Estados-Membros.

O artigo 1.º, n.º 8, altera o artigo 9.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre as disposições a tomar em caso de deficiências

O artigo 9.º, n.ºs 2 e 3, com vista a estabelecer o necessário intercâmbio de informações, incluindo em caso de suspensão da matrícula, entre o Estado-Membro de matrícula e os Estados-Membros em que o veículo foi submetido a uma inspeção técnica.

O n.º 4 é aditado para prever sanções eficazes em caso de manipulação clara dos componentes do veículo, incluindo dos sistemas de controlo de emissões e de segurança.

O artigo 1.º, n.º 9, substitui o artigo 16.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre o intercâmbio de dados entre as autoridades dos Estados-Membros

O novo artigo 16.º introduz a obrigação de os Estados-Membros ligarem os seus registos nacionais de veículos e as bases de dados sobre inspeções técnicas à plataforma MOVE-HUB desenvolvida pela Comissão, de modo a que os dados pertinentes sejam partilhados durante as inspeções técnicas periódicas. O intercâmbio de informações inclui os dados relativos à matrícula dos veículos, ao conteúdo do certificado de conformidade, ao último certificado de inspeção técnica e a qualquer relatório de inspeção na estrada.

Nos termos do n.º 2, do novo artigo 16.º, a Comissão terá de estabelecer regras pormenorizadas sobre as modalidades de execução, os formatos dos dados e o conteúdo das mensagens, destinadas a implementar o intercâmbio de dados no prazo de dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa. O intercâmbio de dados terá de estar operacional no prazo de um ano após essa data.

O artigo 1.º, n.º 10, altera o artigo 17.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre atos delegados

O artigo 17.º é alterado a fim de prever a delegação de poderes na Comissão para determinar os métodos aplicáveis aos novos controlos de emissões (introduzidos para os veículos das categorias M e N com motores de combustão interna) na secção 8.2 do anexo I.

O artigo 1.º, n.º 11, substitui o artigo 20.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre os relatórios

O artigo 20.º é alterado para refletir as alterações mais significativas das regras, sobre as quais a Comissão terá de informar.

O artigo 1.º, n.º 12, adita o novo artigo 20.º-A à Diretiva 2014/45/UE, sobre a apresentação de informações à Comissão

O artigo 20.º-A é introduzido a fim de contribuir para o relatório da Comissão sobre a aplicação da Diretiva 2014/45/UE. Embora os Estados-Membros já apresentem, a cada dois anos, informações sobre as inspeções técnicas na estrada realizadas nos seus territórios, a Comissão não dispõe sistematicamente de informações semelhantes sobre as ITP. Este artigo visa colmatar esta lacuna, exigindo que os Estados-Membros comuniquem, a cada três anos, um conjunto mínimo de informações relacionadas com as ITP. O formato do relatório será determinado mediante um ato de execução a adotar pela Comissão.

O artigo 1.º, n.º 13, substitui o artigo 22.º da Diretiva 2014/45/UE, sobre a prorrogação da validade dos certificados de inspeção técnica em caso de crise

Este novo artigo 22.º é introduzido para se estabelecer a possibilidade de prorrogar a validade dos certificados de inspeção técnica sempre que uma crise, como uma pandemia, impeça a realização de ITP em tempo útil.

O artigo 2.º, n.º 1, substitui o artigo 1.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre o objeto

O artigo é atualizado a fim de incluir a teledeteção das emissões dos veículos.

O artigo 2.º, n.º 2, altera o artigo 2.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre o âmbito de aplicação

No artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2014/47/UE, os furgões são incluídos no âmbito de aplicação [alínea aa)]. Além disso, é aditado um segundo parágrafo que estabelece que as disposições relativas à teledeteção são igualmente aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos motociclos. O n.º 2 é ajustado de modo a refletir as alterações ao n.º 1.

O artigo 2.º, n.º 3, altera o artigo 3.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre as definições

As alterações mais significativas são a introdução das definições de «teledeteção» e «despistagem de fumos».

O artigo 2.º, n.º 4, substitui o artigo 4.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre o regime de inspeção na estrada

O artigo é atualizado para incluir uma referência à teledeteção.

O artigo 2.º, n.º 5, adita um novo artigo 4.º-A sobre a teledeteção

Este novo artigo é aditado para impor aos Estados-Membros que utilizem a tecnologia de teledeteção para rastrear as emissões sonoras e as emissões de escape de grande parte da sua frota de veículos, a fim de identificar veículos (de qualquer categoria) que produzam emissões potencialmente elevadas. O n.º 3 exige que os Estados-Membros controlem as emissões desses veículos, quer no âmbito de uma inspeção na estrada, quer convocando o proprietário ou o detentor do veículo para comparecer num centro de ITP. O n.º 4 estabelece os métodos de controlo de emissões dos veículos matriculados num Estado-Membro diferente daquele em que foi efetuada a medição por teledeteção.

O artigo 2.º, n.º 6, altera o artigo 5.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre a percentagem de veículos a inspecionar

O artigo é atualizado para ligar a atual meta de 5 % (do número total de veículos comerciais pesados) a cada Estado-Membro, em vez de ser um objetivo ao nível da UE.

Além disso, é proposta uma meta de 2 % para as inspeções na estrada dos veículos comerciais ligeiros, ou seja, furgões da categoria N1.

O artigo 2.º, n.º 7, altera o artigo 6.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre o sistema de classificação por níveis de risco

A única alteração ao artigo 6.º é a inclusão de uma referência aos furgões [artigo 2.º, n.º 1, definição aa)].

O artigo 2.º, n.º 8, altera o artigo 7.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre as responsabilidades

O artigo 7.º, n.º 1, é atualizado a fim de exigir o reconhecimento de provas eletrónicas, como o certificado de ITP mais recente.

O artigo 2.º, n.º 9, substitui o artigo 9.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre a seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada

O artigo é atualizado a fim de incluir a teledeteção como uma possível base para a seleção de um veículo para a inspeção na estrada.

O artigo 2.º, n.º 10, altera o artigo 10.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre o objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada

As alíneas a) e c) são alteradas em conformidade com as alterações relativas aos certificados de inspeção técnica e aos requisitos de imobilização da carga.

O artigo 2.º, n.º 11, substitui o artigo 13.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre a inspeção das condições de imobilização da carga

O artigo 13.º é alterado a fim de estabelecer a obrigatoriedade dos controlos das condições da imobilização da carga (em conformidade com o anexo III) para os Estados-Membros, deixando de ser facultativos.

O artigo 2.º, n.º 12, altera o artigo 14.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre as disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas

É aditado um n.º 4 para prever sanções eficazes em caso de manipulação clara dos componentes do veículo, incluindo dos sistemas de segurança e de controlo de emissões.

O artigo 2.º, n.º 13, altera o artigo 16.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre o relatório de inspeção e bases de dados das inspeções técnicas na estrada

O artigo 16.º, n.º 2, é alterado a fim de estabelecer a versão eletrónica do relatório como a solução por defeito.

O artigo 2.º, n.º 14, altera o artigo 18.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre a cooperação entre os Estados-Membros.

O artigo 18.º é atualizado para refletir as regras de execução já adotadas pela Comissão em matéria de notificação de deficiências graves e perigosas detetadas nos controlos na estrada dos veículos matriculados noutro Estado-Membro.

O artigo 2.º, n.º 15, adita um novo artigo 18.º-A à Diretiva 2014/47/UE, sobre o intercâmbio de dados entre as autoridades dos Estados-Membros

Tal como o novo artigo 16.º da Diretiva 2014/45/UE, este novo artigo 18.º-A introduz a obrigação de os Estados-Membros ligarem os seus registos nacionais de veículos e as bases de

dados sobre inspeções técnicas à plataforma MOVE-HUB desenvolvida pela Comissão, de modo a que os dados pertinentes sejam partilhados durante as inspeções na estrada. O intercâmbio de informações inclui os dados relativos à matrícula dos veículos, ao conteúdo do certificado de conformidade, ao último certificado de inspeção técnica e a qualquer relatório de inspeção na estrada.

Nos termos do n.º 2, do novo artigo 18.º-A, a Comissão terá de estabelecer regras pormenorizadas sobre as modalidades de execução, os formatos dos dados e o conteúdo das mensagens, destinadas a implementar o intercâmbio de dados no prazo de dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa. O intercâmbio de dados terá de estar operacional no prazo de um ano após essa data.

O artigo 2.º, n.º 16, substitui o artigo 20.º sobre a comunicação de informações à Comissão

O artigo 20.º é atualizado para racionalizar e simplificar as obrigações de comunicação através das seguintes ações: i) será necessário apresentar relatórios menos pormenorizados (ver alterações ao anexo V da Diretiva 2014/47/UE), ii) será necessário apresentar estes relatórios a cada três anos, ao invés de dois em dois anos, e iii) os Estados-Membros utilizarão uma plataforma comum de comunicação de informações em vez de enviarem mensagens de correio eletrónico com ficheiros Excel em anexo.

O artigo 2.º, n.º 17, altera o artigo 21.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre os atos delegados

O quarto e quinto travessões são aditados a fim de habilitar a Comissão a: i) adotar atos delegados destinados a estabelecer valores-limite comuns para a medição por teledeteção, e ii) determinar os métodos de inspeção destinados a medir o número de partículas e os óxidos de azoto no âmbito dos controlos na estrada.

O artigo 2.º, n.º 18, substitui o artigo 24.º da Diretiva 2014/47/UE, sobre os relatórios.

Este artigo é atualizado para refletir as alterações mais significativas das regras, sobre as quais a Comissão terá de informar.

O anexo I altera os seguintes anexos da Diretiva 2014/45/UE.

- Anexo I – REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS AO OBJETO E AOS MÉTODOS DE INSPEÇÃO RECOMENDADOS

O anexo é alterado a fim de incluir: i) novos itens a inspecionar relevantes para os veículos elétricos a bateria e veículos híbridos (secção 4.14 sobre sistemas de alta tensão), ii) aos novos controlos de emissões destinados a medir as emissões de partículas ultrafinas e de óxidos de azoto dos veículos diesel e a gasolina (secção 8.2), e iii) a uma nova secção 10 sobre a inspeção de sistemas de segurança eletrónicos utilizando a interface eletrónica do veículo. Além disso, é introduzida uma série de pequenas alterações noutros pontos que refletem os pareceres dos peritos neste domínio.

- Anexo III – REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS ÀS INSTALAÇÕES E AOS EQUIPAMENTOS PARA REALIZAÇÃO DA INSPEÇÃO TÉCNICA

São aditados os pontos 16 e 17 para exigir aos centros de inspeção que estejam equipados com os dispositivos necessários à medição do número de partículas e dos óxidos de azoto no âmbito das ITP.

- Anexo IV – REQUISITOS MÍNIMOS RELATIVOS À COMPETÊNCIA, FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS INSPETORES

O anexo é atualizado a fim de exigir a administração de formação aos inspetores para que estes possam inspecionar sistemas de propulsão alternativos (incluindo sistemas de alta tensão, híbridos e a hidrogénio).

O anexo II altera os seguintes anexos da Diretiva 2014/47/UE.

- Anexo II – ÂMBITO DAS INSPEÇÕES TÉCNICAS NA ESTRADA

À semelhança do anexo I da Diretiva 2014/45/UE, este anexo é alterado a fim de incluir novos itens a inspecionar no que respeita: i) aos veículos elétricos a bateria e aos veículos híbridos (secção 4.14 sobre sistemas de alta tensão), ii) aos novos controlos de emissões destinados a medir as emissões de partículas ultrafinas e de óxidos de azoto dos veículos diesel e a gasolina (secção 8.2), e iii) a uma nova secção 10 sobre a inspeção de sistemas de segurança eletrónicos utilizando a interface eletrónica do veículo. Além disso, é introduzida uma série de pequenas alterações noutros pontos que refletem os pareceres dos peritos neste domínio.

- Anexo III – IMOBILIZAÇÃO DA CARGA

A primeira frase do capítulo II. A secção 3 é alterada para estabelecer a obrigatoriedade das regras sobre a inspeção dos itens específicos de imobilização da carga enumerados no quadro 1.

- Anexo IV — MODELO MAIS PORMENORIZADO DE RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TÉCNICA NA ESTRADA, COM LISTA DE VERIFICAÇÕES

O ponto 6 do modelo é atualizado a fim de incluir a categoria N1 (furgões) nas categorias de veículos. O ponto 10 é atualizado a fim de incluir os novos itens a inspecionar no que respeita aos sistemas de alta tensão (4.14), aos controlos de emissões (ponto 8.2 revisto) e aos sistemas de segurança eletrónicos (novo ponto 10).

- Anexo V – MODELO NORMALIZADO DO RELATÓRIO A APRESENTAR À COMISSÃO

O formulário é atualizado, sendo acrescentadas as colunas necessárias para os veículos da categoria N1, corrigida a lista de países de matrícula e simplificadas as obrigações de comunicação mediante a supressão da parte «pormenorização das deficiências».

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 Europeu⁴³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁴⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (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»⁴⁵. 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

⁴³ JO C , , p. .

⁴⁴ JO C , , p. .

⁴⁵ 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>).

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.

- (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 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. 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 transformação 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 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.
- (6) Alguns dos métodos atualmente aplicáveis ao controlo 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 controlos mais adequados. A aplicação dos melhores métodos de inspeção disponíveis 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 Conselho⁴⁶, especialmente no que respeita às partículas finas e aos óxidos de azoto (NO_x).

⁴⁶ 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>).

- (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 2021-2030⁴⁷.
- (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 sistemas de inspeção técnica. Consequentemente, a possibilidade atual de excluir voluntariamente os motociclos com uma cilindrada superior a 125 cm³ deixou de ser adequada e as inspeções periódicas devem ser obrigatórios para esses veículos, sem exceção.
- (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 que deve ser disponibilizado um conjunto mínimo de informações às autoridades competentes, gratuitamente e sem demora injustificada, que deverão de seguida assegurar que os centros de inspeção por elas autorizados também têm o acesso necessário.
- (10) O Estado-Membro de matrícula deve reconhecer um certificado de inspeção técnica temporário 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 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.
- (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. No entanto, a eficácia da medida foi limitada, uma vez que, na maioria dos Estados-Membros, a primeira inspeção é realizada quatro anos após a primeira matrícula e, em muitos deles, apenas de dois em dois anos após a primeira matrícula. Para continuar a combater a fraude da quilometragem, os Estados-Membros devem assegurar que as leituras dos conta-quilómetros são efetuadas sempre que um prestador de serviços realize trabalhos de manutenção ou de reparação num veículo e que as mesmas são registadas numa base de dados ou registo nacional. Os Estados-Membros devem disponibilizar essas leituras num formato anonimizado aos inspetores, às autoridades competentes e ao titular do certificado de registo de matrícula. Os Estados-Membros devem também exigir aos fabricantes que transmitam, de três em três meses, as leituras dos conta-quilómetros dos veículos conectados. A fim de permitir aos consumidores detetar uma fraude da quilometragem antes de adquirirem um veículo, os Estados-Membros devem ainda informar os mesmos da disponibilidade do histórico do conta-quilómetros pelo titular do certificado de registo de matrícula, em especial no contexto da venda de veículos. A fim de aumentar a disponibilidade de

⁴⁷

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

estatísticas sobre a utilização de veículos sem encargos adicionais em matéria de comunicação de informações para as administrações nacionais, os Estados-Membros devem disponibilizar as leituras dos conta-quilómetros aos institutos nacionais de estatística e à Comissão (Eurostat) num formato anonimizado.

- (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 devem ser incluídos nos requisitos mínimos relativos ao conteúdo e aos métodos de inspeção recomendados.
- (14) O Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁸ exige 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 devem ser incluídos nas inspeções periódicas e 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 o controlo das emissões de escape não estão adaptados aos veículos e tecnologias mais recentes. A Recomendação (UE) 2023/688 da Comissão⁴⁹ 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, previstos nos anexos das Diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, devem agora incluir a medição do número de partículas e de NO_x.
- (16) Os veículos mais antigos tendem a apresentar mais defeitos, estão mais frequentemente envolvidos em acidentes e representam uma parte mais elevada dos

⁴⁸ 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) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴⁹ 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>).

veículos com emissões elevadas. A inspeção anual de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros mais antigos pode contribuir significativamente para reduzir os acidentes e as emissões nocivas. Os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros devem, por conseguinte, ser inspecionados anualmente, o mais tardar, 10 anos após a data da primeira matrícula.

- (17) Além disso, uma vez que os veículos comerciais ligeiros são utilizados de forma mais intensiva do que os automóveis de passageiros, muitas vezes em zonas densamente povoadas, as suas emissões devem ser controladas anualmente um ano a contar da data da primeira matrícula.
- (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. Isto 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.
- (19) A fim de facilitar a transição digital e reduzir os custos para os centros de inspeção, os certificados de inspeção técnica devem ser emitidos num formato eletrónico normalizado. Mediante pedido, deve também ser transmitida uma cópia autenticada do certificado de inspeção técnica à pessoa que apresentou o veículo para inspeção. Os Estados-Membros devem aceitar ambos os formatos para efeitos de alteração do proprietário do veículo ou de nova matrícula noutro Estado-Membro. Por razões semelhantes, o relatório da inspeção minuciosa na estrada deve ser emitido em formato eletrónico.
- (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 Conselho⁵⁰. Em conformidade com o princípio da proteção de dados por defeito, devem ser utilizadas técnicas para a verificação dos certificados de inspeção 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 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 devem 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 deve 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 corrigidas. A suspensão deve ser inscrita no registo automóvel do Estado-Membro de matrícula.

⁵⁰ 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 (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (22) A adulteração ou manipulação de qualquer componente de um veículo deve ser considerada uma deficiência importante ou perigosa e, por conseguinte, ser punível com sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.
- (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 mesmos 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 da diretiva 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.
- (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-Membros⁵¹. 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 estrada⁵².
- (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 devem ligar os seus sistemas eletrónicos que contêm informações sobre os certificados de inspeção técnica e o histórico dos conta-quilómetros à MOVE-HUB. O intercâmbio de informações e de dados através da MOVE-HUB deve estar operacional no prazo de um ano 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. 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 caducados. Nos casos em que a crise persista, deverá ser possível prorrogar a validade.
- (27) Tendo em conta o aumento do número de veículos comerciais ligeiros 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

⁵¹ 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).

⁵² 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).

comerciais em toda a União, os veículos comerciais ligeiros deverão também ser sujeitos a inspeções na estrada.

- (28) No que diz respeito às inspeções na estrada, o controlo 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. Aumenta significativamente as taxas de deteção, em comparação com os métodos de inspeção obrigatórios. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, utilizar sistematicamente equipamentos de teledeteção para controlar uma grande parte da frota de veículos em condições reais de circulação. Se uma única medição por teledeteção indica emissões elevadas acima dos limites legais, tal pode dever-se a vários fatores, como a aceleração temporária ou um motor frio. No entanto, se várias medições indicarem sistematicamente emissões significativamente superiores à média, tal pode dever-se a um sistema de controlo das emissões defeituoso ou a modificações não autorizadas, como a manipulação. 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.
- (29) Consequentemente, tal controlo por teledeteção deve integrar o sistema de inspeção na estrada de cada Estado-Membro. Para que o controlo seja eficaz, cada Estado-Membro deve analisar o equivalente a, pelo menos, 30 % da sua frota registada de veículos a motor, incluindo automóveis de passageiros e motociclos. Com base nesses dados de teledeteção, os Estados-Membros devem controlar as emissões de escape e o nível sonoro de qualquer veículo suspeito de emitir mais do dobro do nível médio dos veículos semelhantes, ou mais de 3 dB acima do nível médio. Esse controlo pode ser efetuado numa inspeção na estrada imediatamente após uma medição por teledeteção ou num centro de inspeção técnica do Estado-Membro de matrícula. No caso dos veículos matriculados noutro Estado-Membro, a autoridade competente do Estado-Membro em que foi efetuada a medição por teledeteção deve notificar o resultado da medição e o resultado de qualquer inspeção na estrada posterior à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula.
- (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 matriculados no seu território.
- (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) Dado que a imobilização inadequada ou perigosa da carga pode constituir uma ameaça grave para a segurança rodoviária e para o ambiente, o controlo das condições de imobilização da carga deve ser uma parte obrigatória das inspeções na estrada em todos os Estados-Membros.
- (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

devem ser disponibilizados às 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; e d) O formato em que os dados relativos às inspeções periódicas e às inspeções na estrada devem ser comunicados. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵³.

- (34) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, em especial para adaptar os anexos das Diretivas 2014/45/UE e 2014/17/UE a quaisquer desenvolvimentos técnicos, operacionais ou científicos, o poder para adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deve ser delegado na Comissão para que esta possa: a) Especificar os métodos para a medição do NP dos motores de ignição comandada e para a medição de NO_x nos motores por compressão e de ignição comandada; e b) Estabelecer os limites comuns para as emissões de escape ou de ruído, ou ambas, que devem ser utilizados para identificar veículos com emissões elevadas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor⁵⁴. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos devem ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (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) Embora os dados sobre o funcionamento dos regimes de inspeção técnica estejam disponíveis ao nível nacional, esses dados não estão disponíveis ao nível da União. Esta falta de dados dificulta a análise e a avaliação do sistema de inspeção técnica. A fim de colmatar essas deficiências, os Estados-Membros deverão, no âmbito da aplicação da Diretiva 2014/45/UE, comunicar regularmente à Comissão os principais dados sobre o número de centros de inspeção em cada Estado-Membro, o número total de veículos inspecionados por categoria, as aspetos controlados, os itens reprovados e as informações sobre a inspeção técnica dos veículos matriculados noutro Estado-

⁵³ 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>).

⁵⁴ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Membro. No que diz respeito às inspeções na estrada, as atuais obrigações de comunicação impostas aos Estados-Membros devem ser reduzidas e simplificadas, devendo exigir-se 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, e da Diretiva 2014/47/UE, incluindo a relativa à teledeteção.
- (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 explicativos⁵⁵, 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:

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 a motor de duas ou três rodas – categorias L3e, L4e, L5e e L7e, com uma cilindrada superior a 125 cm³ ou com uma potência máxima contínua ou potência líquida superior a 11 kW,
 - tratores de rodas das categorias T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b, cuja utilização ocorre principalmente na via pública, com uma velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.»;
- b) No n.º 2, é suprimido o sétimo travessão.
- 2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

⁵⁵ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- a) É aditado o ponto 6-A, com a seguinte redação:
- «6-A) “Veículo conectado”, um veículo equipado com um dispositivo concebido para permitir a ligação sem fios ou a comunicação com dispositivos, veículos, redes ou serviços externos;»;
- b) 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;»;
- c) O ponto 12) passa a ter a seguinte redação:
- «12) “Certificado de inspeção técnica”, um relatório de inspeção técnica emitido pela autoridade competente ou por um centro de inspeção;»;
- d) É aditado o ponto 12-A, com a seguinte redação:
- «12-A) “Certificado temporário de inspeção técnica”, 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 4.º, n.º 3;».

- 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 nos n.ºs 3 e 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. No caso dos veículos da categoria M₁, a inspeção técnica pode igualmente ser efetuada num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula do veículo. O resultado dessa inspeção técnica deve constar de um certificado temporário de inspeção técnica, válido por seis meses. A autoridade competente deve comunicar o resultado da inspeção ao Estado-Membro de matrícula que, por sua vez, o deve inscrever no registo nacional veículos. No entanto, a menos que o Estado-Membro de matrícula reconheça os certificados de inspeção técnica emitidos pelo Estado-Membro em causa nos termos do n.º 4, a inspeção técnica seguinte deve ser efetuada no Estado-Membro de matrícula do veículo.
4. Os Estados-Membros podem reconhecer um certificado de inspeção técnica, que não o certificado temporário de inspeção técnica a que se refere o n.º 3, 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.

5. A Comissão deve adotar atos de execução para especificar o conjunto de informações técnicas necessárias para a inspeção técnica dos itens a inspecionar, a utilização dos métodos de inspeção recomendados, o formato dos dados e os procedimentos de acesso às informações técnicas pertinentes. Essas informações técnicas podem incluir, nomeadamente, instruções e dados sobre a utilização da interface eletrónica do veículo, códigos de diagnóstico de anomalias e versões de *software*, bem como descrições e ilustrações dos indicadores de aviso ou avisadores.

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

6. Em conformidade com os princípios estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/858, os fabricantes automóveis devem disponibilizar o conjunto de informações técnicas a que se refere o n.º 5, gratuitamente e sem demora injustificada, às autoridades competentes, de forma não discriminatória e num formato legível por máquina. Essas autoridades competentes devem disponibilizar as informações técnicas aos centros de inspeção por elas autorizados.
7. Os Estados-Membros asseguram que a responsabilidade de manter os veículos em condições de segurança e aptos a circular 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 tomar as medidas necessárias para permitir a inscrição das leituras dos conta-quilómetros numa base de dados nacional ou no registo nacional de veículos. Os Estados-membros devem exigir que, para além dos centros de inspeção, qualquer prestador de serviços que emita uma fatura ou outro documento relacionado com qualquer trabalho de reparação ou manutenção efetuado num veículo registe as leituras dos conta-quilómetros nessa base de dados ou no registo nacional de veículos aquando da realização desses trabalhos. Os Estados-Membros devem igualmente exigir que os fabricantes automóveis 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.
2. Os Estados-Membros devem disponibilizar o histórico dos conta-quilómetros dos veículos por eles matriculados aos inspetores, ao titular do certificado de registo de matrícula e às autoridades competentes dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção técnica, matrícula e homologação de veículos.
3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para informar os potenciais compradores de veículos usados sobre a disponibilidade do histórico do conta-quilómetros a que se refere o n.º 2.
4. 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 nacionais de veículos a que

se refere o n.º 1, de forma anonimizada e que inclua apenas os primeiros dez caracteres do número de identificação do veículo.

* 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 a contar da data da primeira matrícula e, posteriormente, de dois em dois anos, até dez anos a contar da primeira matrícula, e posteriormente todos os anos. No entanto, os veículos da categoria N₁ devem também ser submetidos a uma inspeção técnica dos itens enumerados no anexo I, secção 8.2, um ano a contar da primeira matrícula, e posteriormente todos os anos;
- b) Veículos da categoria M₁ utilizados como táxis ou ambulâncias e veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄: um ano a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente todos os anos;
- c) Tratores de rodas das categorias T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b cuja utilização se efetue principalmente na via pública para fins comerciais de transporte rodoviário de mercadorias: quatro anos após a data da primeira matrícula do veículo e, posteriormente, de dois em dois anos.

Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea a), no caso das inspeções técnicas a que se refere o artigo 4.º, n.º 3, a data de expiração do certificado da inspeção técnica seguinte é contada a partir da data de expiração do certificado de inspeção técnica temporário emitido na sequência dessa inspeção.

- 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 saída máxima contínua ou potência líquida 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 uma alteração ou modificação significativa dos 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.º.

- 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 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 ou potência líquida superior a 11 kW, os Estados-Membros devem determinar os pontos, os itens e os métodos apropriados de inspeção.»;
- c) É aditado o seguinte n.º 4:
- «4. O Estado-Membro de matrícula pode decidir não exigir a inspeção dos itens 8.1 ou 8.2, do ponto 3, do anexo I, da presente diretiva durante a inspeção técnica de um veículo, se esse veículo tiver passado um controlo dos gases de escape ou das emissões sonoras, ou em ambos, que implique o controlo do item 8.1 ou 8.2, ou de ambos, do ponto 3, do anexo da Diretiva 2014/47/UE durante os seis meses anteriores à data prevista para a inspeção técnica.».
- 7) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Certificado de inspeção técnica

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

Os Estados-Membros devem informar a Comissão dos emitentes fiáveis de certificados de inspeção técnica e manter essas informações atualizadas. 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.

2. Os Estados-Membros devem exigir aos centros de inspeção ou, se for caso disso, às autoridades competentes que forneçam, a pedido, uma cópia autenticada do certificado de inspeção técnica à pessoa que apresenta o veículo para inspeção. Essas cópias são de fácil utilização e contêm um código [de barras] interoperável [código QR] que permita a verificação da sua autenticidade, validade e integridade. No prazo de seis meses após a adoção dos atos de execução a que se refere o n.º 9, o [código

de barras][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 dos controlos do Estado-Membro estabelecida para a inspeção técnica periódica pelo Estado-Membro que efetua a nova matrícula. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão e aos outros Estados-Membros, sem demora injustificada, qualquer novo exemplar do certificado de inspeção técnica 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 seja emitido em formato eletrónico ou em papel, em caso de mudança de proprietário de um veículo que disponha de uma prova válida de inspeção técnica periódica.
5. O Estado-Membro de matrícula deve reconhecer a validade de um certificado de inspeção técnica temporário emitido noutra Estado-Membro.
6. 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 que emitem. Essa comunicação deve ter lugar num prazo de tempo razoável a seguir à emissão do certificado. 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.
7. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações incluídas no certificado de inspeção técnica anterior são disponibilizadas aos inspetores.
8. 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.
9. 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) O estabelecimento da estrutura de dados comum dos certificados de inspeção técnica;
 - d) A emissão e verificação de um [código de barras][código QR] válido, seguro e interoperável;
 - e) A notificação dos emitentes fiáveis de certificados de inspeção técnica.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no 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 que ateste que o veículo se encontra apto para circular. O novo certificado é emitido pela autoridade competente que solicitou a suspensão.
4. Em caso de adulteração ou manipulação óbvias de qualquer componente do veículo, incluindo o seu sistema de controlo de emissões, o silenciador, os sistemas relacionados com a segurança ou o conta-quilómetros, com o objetivo de reduzir ou deturpar o registo da distância de um veículo, essa adulteração ou manipulação deve ser considerada uma deficiência importante ou perigosa e ser 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>).».

- 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.

Os Estados-Membros devem facultar às autoridades competentes e aos centros de inspeção autorizados por outros Estados-Membros acesso aos dados relativos ao registo automóvel, aos dados relativos ao conteúdo dos certificados de conformidade, ao último certificado de inspeção técnica na estrada, a qualquer relatório de inspeção técnica na estrada e ao histórico dos conta-quilómetros dos veículos armazenados nas bases de dados nacionais.

Os Estados-Membros devem interligar os seus sistemas eletrónicos relativos aos 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 e os centros de inspeção autorizados de qualquer Estado-Membro possam consultar em tempo real a base de dados pertinente ou o registo nacional de veículos de qualquer outro Estado-Membro.

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 técnica. Esses atos de execução devem assegurar a proteção dos dados pessoais e devem 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 um ano 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;»;

- c) É aditado o seguinte quarto travessão:

«— especificar os métodos para a medição do número de partículas (NP) emitidas pelos motores de ignição comandada e para a medição dos óxidos de azoto (NO_x) emitidos pelos motores de compressão e de ignição comandada tal como previsto no anexo I, ponto 3, secção 8.2.».

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

«Artigo 20.º

Relatórios

Até [dois anos a contar da data referida no artigo 20.º-A, n.º 1,], a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, em especial no que se refere à eficácia das disposições relativas ao 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. 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 posteriormente de três em três anos, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação de informações em linha a que se refere o artigo 28.º do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho**** («plataforma informática»), os dados recolhidos relativos a cada um dos três anos civis anteriores e aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender (por ano civil):

- a) O número de centros de inspeção por Estado-Membro;
- b) O número total de veículos inspecionados;
- c) O número de veículos inspecionados por categoria;
- d) Os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo I, ponto 3, da presente diretiva;
- e) O número, a categoria e [taxa de reprovação][resultado da inspeção] dos veículos inspecionados matriculados noutro Estado-Membro.

O primeiro desses relatórios abrangerá os anos de 2027, 2028 e 2029, separadamente.

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

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)

- 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 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 teledeteção de veículos que circulam no território dos Estados-Membros.».

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

- a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

- i) 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;»,

- ii) é aditado o seguinte segundo parágrafo:

«O artigo 4.º-A aplica-se igualmente aos veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de pessoas e respetivas bagagens, com um máximo de oito lugares sentados além do lugar sentado do condutor — veículos da categoria M1 —, e aos veículos a motor de duas, três ou quatro rodas a que se refere o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho***** — veículos da categoria L.

***** Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).»;

- b) 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 11) passa a ter a seguinte redação:

«11) “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 controlo 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 controlo 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.».

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

«Artigo 4.º

Regime de inspeção na estrada

O regime de inspeção técnica na estrada compreende a utilização da teledeteção a que se refere o artigo 4.º-A, as inspeções técnicas iniciais na estrada previstas no artigo 10.º, n.º 1, e as inspeções técnicas minuciosas na estrada previstas no artigo 10.º, n.º 2.».

- 5) É aditado o seguinte artigo 4.º-A:

«Artigo 4.º-A

Teledeteção

1. Os Estados-Membros devem utilizar a tecnologia de teledeteção para controlar as emissões sonoras e de poluentes atmosféricos dos veículos a motor. Cada Estado-Membro deve tomar, anualmente, as medidas necessárias para controlar o equivalente a, pelo menos, 30 % da frota de veículos a motor matriculados no seu território utilizando essa tecnologia.
2. Os Estados-Membros devem utilizar os resultados dessa teledeteção para identificar os veículos com emissões elevadas. No entanto, não se pode considerar que um veículo foi ou não aprovado numa inspeção na estrada com base numa única medição por teledeteção.

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para verificar as emissões de escape, o nível sonoro, ou ambos, de qualquer veículo relativamente ao qual se suspeite, com base em dados de teledeteção resultantes de, pelo menos, três medições do veículo em causa num período de seis meses, que as suas emissões sejam superiores a um determinado nível. No que respeita às emissões de escape, esse nível é o dobro do nível médio dos veículos pertencentes à mesma categoria de veículos, à mesma classe de emissões e com o mesmo tipo de ignição, ou seja, ignição comandada ou ignição por compressão. No que respeita ao ruído, o nível é 3 dB superior ao nível médio dos veículos pertencentes à mesma categoria de veículos.

Tais verificações pelos Estados-Membros podem ser efetuadas:

- a) Imediatamente após uma medição por teledeteção, no âmbito de uma inspeção técnica na estrada efetuada nos termos do artigo 10.º, incluindo um controlo de emissões sonoras ou de emissões de escape, ou ambos, em conformidade com o ponto 3, item 8, do anexo II;

- b) No prazo de 15 dias a contar da última medição por teledeteção, num centro de inspeção referido no artigo 12.º da Diretiva 2014/45/UE, no caso dos veículos matriculados no Estado-Membro em que as medições foram efetuadas, após notificação do proprietário pela autoridade competente no prazo de cinco dias a contar da última medição por teledeteção.
3. No que diz respeito aos veículos matriculados noutro Estado-Membro, a autoridade competente deve notificar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula das medições por teledeteção e de qualquer inspeção técnica na estrada posterior, através dos pontos de contacto referidos no artigo 17.º da presente diretiva. Se não tiver sido efetuada qualquer inspeção na estrada posterior, os Estados-Membros de matrícula devem solicitar ao titular do certificado de registo de matrícula do veículo que apresente o veículo em qualquer centro de inspeção referido no artigo 12.º da Diretiva 2014/45/UE, o mais tardar 45 dias após a notificação recebida do Estado-Membro em que foram efetuadas as medições por teledeteção.
4. Os Estados-Membros podem igualmente controlar as emissões de escape, o nível sonoro, ou ambos, de qualquer veículo que seja suspeito de emitir mais do que o dobro, ou mais de 3 dB acima, dos níveis médios referidos no n.º 2, com base apenas numa ou duas medições por teledeteção. Essa verificação é efetuada em conformidade com o n.º 3.».
- 6) No artigo 5.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:
- «1. No caso dos 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 na estrada iniciais, por ano civil, correspondente a, pelo menos, 5 % do número total desses veículos matriculados no seu território.
2. No caso dos veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea aa), os Estados-Membros devem efetuar um número total de inspeções técnicas na estrada iniciais, por ano civil, correspondente a, pelo menos, 2 % do número total desses veículos matriculados no seu território.».
- 7) No artigo 6.º, o primeiro parágrafo 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 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 por níveis de risco 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 em formato eletrónico, ou de uma cópia autenticada do mesmo, bem como do relatório da inspeção técnica na estrada mais recente. Os Estados-Membros devem exigir às respetivas autoridades que aceitem provas eletrónicas dessas inspeções técnicas.».

- 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 haja uma suspeita razoável de que representam um risco para a segurança rodoviária ou para o ambiente, incluindo com base na teledeteção.».

- 10) No artigo 10.º, n.º 1, o segundo parágrafo é alterado do seguinte modo:

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

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

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

«c) Deve efetuar uma avaliação visual das condições de imobilização da carga do veículo, nos termos do artigo 13.º;».

- 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 devem ser submetidos a uma inspeção da imobilização da sua carga, conforme previsto no anexo III, a fim de garantir que a carga esteja imobilizada de modo a não interferir com a condução em condições de segurança ou pôr em perigo a vida, a saúde, bens ou o ambiente. 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 da 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 nos controlos da 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 óbvia de qualquer componente do veículo, incluindo o seu sistema de controlo de emissões, o silenciador, os sistemas relacionados com a segurança ou o conta-quilómetros, deve ser considerada uma deficiência importante ou perigosa e ser 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) No artigo 18.º, 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).».

- 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.

Os Estados-Membros devem facultar às autoridades competentes dos Estados-Membros acesso aos dados relativos ao conteúdo dos certificados de conformidade, ao último certificado de inspeção técnica na estrada, a qualquer relatório de inspeção técnica na estrada e ao histórico dos conta-quilómetros dos veículos armazenados nas bases de dados nacionais.

Os Estados-Membros devem interligar os seus sistemas eletrónicos relativos aos 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 nacional de veículos de qualquer outro Estado-Membro.
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 basear-se nos resultados dos anos precedentes e devem 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 um ano 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 31 de março de 2030, e posteriormente de três em três anos, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação de informações em linha a que se refere o artigo 28.º do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho***** («plataforma informática»), os dados recolhidos relativos a cada um dos três anos civis anteriores e 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 minuciosas, os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo IV, ponto 10, da presente diretiva;
- e) Os resultados das medições de teledeteção efetuadas em conformidade com o artigo 4.º -A da presente diretiva.

O primeiro desses relatórios abrangerá os anos de 2027, 2028 e 2029, separadamente.

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 informática. 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.

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

***** 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>).».

- 17) O artigo 21.º é alterado do seguinte modo:

- a) 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 controlar;

— 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;»;

- b) São aditados os seguintes quarto e quinto travessões:

«— fixar limites comuns de [teledeteção] para as emissões de escape ou sonoras, ou para ambos, a utilizar para identificar veículos com emissões elevadas, com base nos resultados comunicados pelos Estados-Membros à Comissão nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea e). Podem ser estabelecidos limites diferentes para a identificação de veículos com sistemas de controlo de emissões defeituosos e veículos com sistemas de controlo de emissões adulterados;

— especificar os métodos para a medição do número de partículas (NP) emitidas pelos motores de ignição comandada e para a medição dos óxidos de azoto (NO_x) emitidos pelos motores de compressão e de ignição comandada exigida nos termos do anexo II, ponto 3, secção 8.2.».

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

«Artigo 24.º

Apresentação de relatórios

No prazo de [dois anos após a data referida no artigo 20.º, n.º 1], a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, dando conta da aplicação e dos efeitos da presente diretiva. O relatório analisa, em especial, o seu efeito em termos de melhoria da segurança rodoviária e de redução das emissões.».

- 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, até [inserir a data correspondente a 2 anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à 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. As modalidades dessa referência são adotadas pelos Estados-Membros.

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

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

FICHA FINANCEIRA E DIGITAL LEGISLATIVA

Índice

1.	CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA	3
1.1.	Título da proposta / iniciativa	3
1.2.	Domínios de intervenção em causa	3
1.3.	Objetivos	3
1.3.1.	Objetivos gerais	3
1.3.2.	Objetivos específicos	3
1.3.3.	Resultados e impacto esperados	3
1.3.4.	Indicadores de desempenho	4
1.4.	A proposta / iniciativa refere-se:	5
1.5.	Justificação da proposta / iniciativa	5
1.5.1.	Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa	5
1.5.2.	Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos da presente secção, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pelos Estados-Membros de forma isolada. .	5
1.5.3.	Ensinaamentos retirados de experiências semelhantes	7
1.5.4.	Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados	8
1.5.5.	Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação	8
1.6.	Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro	9
1.7.	Métodos de execução orçamental previstos	9
2.	MEDIDAS DE GESTÃO	11
2.1.	Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações	11
2.2.	Sistemas de gestão e de controlo	12
2.2.1.	Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos	12
2.2.2.	Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar	12
2.2.3.	Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos fundos geridos controlados) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)	12
2.3.	Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades	12
3.	IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA	14

3.1.	Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas	14
3.2.	Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações	15
3.2.1.	Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais	15
3.2.1.1.	Dotações provenientes do orçamento votado	15
3.2.2.	Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais (não preencher para as agências descentralizadas)	18
3.2.3.	Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas	19
3.2.3.1.	Dotações provenientes do orçamento votado	19
3.2.4.	Necessidades estimadas de recursos humanos	19
3.2.4.1.	Financiamento proveniente do orçamento votado	19
3.2.5.	Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais	20
3.2.6.	Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual	20
3.2.7.	Participação de terceiros no financiamento	21
3.3.	Impacto estimado nas receitas	21
4.	DIMENSÕES DIGITAIS	22
4.1.	Requisitos de relevância digital	22
4.2.	Dados	24
4.3.	Soluções digitais	24
4.4.	Avaliação da interoperabilidade	25
4.5.	Medidas de apoio à execução digital	26

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Título da proposta / iniciativa

Proposta de diretiva que altera a 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 e a Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE.

1.2. Domínios de intervenção em causa

Transportes, segurança rodoviária

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos gerais

O principal objetivo desta iniciativa é reforçar a segurança rodoviária na UE, contribuir para a mobilidade sustentável e facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE, ao desbloquear o pleno potencial do pacote «Inspeção Técnica Automóvel».

1.3.2. Objetivos específicos

Os objetivos específicos da iniciativa são:

- assegurar a coerência, a objetividade e a qualidade da inspeção técnica dos veículos existentes e futuros,
- reduzir significativamente a manipulação não autorizada e melhorar a deteção de veículos/sistemas de segurança e de controlo de emissões (ou seja, poluição atmosférica e emissões sonoras) defeituosos ou manipulados, bem como a deteção de fraude da quilometragem,
- melhorar o armazenamento eletrónico e o intercâmbio de dados pertinentes relativos à identificação e ao estado dos veículos.

1.3.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

A proposta contribuirá para reforçar a segurança rodoviária na UE, estimando-se um impacto de 6 912 vidas salvas e 64 885 lesões graves evitadas. Contribuirá igualmente para a mobilidade sustentável, ao reduzir as emissões sonoras e de poluentes atmosféricos, o que conduzirá a economias de custos externos, estimadas em 83,4 mil milhões de EUR.

Ajudará a facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE, através da eliminação dos obstáculos à nova matrícula de veículos noutra Estado-Membro e do reconhecimento (limitado) à escala da UE dos certificados de ITP

Espera-se igualmente que produza benefícios significativos através da introdução de métodos de inspeção destinados à inspeção de veículos elétricos, da melhoria dos métodos de controlo de emissões (medição de NO_x e PN) e da introdução de métodos de inspeção para os sistemas avançados de assistência ao condutor e outros sistemas de segurança. Do mesmo modo, deverão verificar-se benefícios decorrentes

da introdução da inspeção obrigatória das condições de imobilização da carga e de novos métodos de inspeção, como a despistagem de fumos e a teledeteção para monitorizar as emissões sonoras e de poluentes atmosféricos, bem como da introdução de medidas de governação de dados.

A iniciativa deverá permitir uma melhor deteção e, por conseguinte, conduzir a um menor número de veículos defeituosos e manipulados, nomeadamente através do alargamento da inspeção na estrada aos veículos comerciais ligeiros. Espera-se que conduza a uma redução significativa da manipulação dos conta-quilómetros, devido à obrigação de registar as leituras de conta-quilómetros e disponibilizar os registos em caso de nova matrícula.

Deverão ainda verificar-se benefícios decorrentes da obrigatoriedade do certificado eletrónico de inspeção técnica, da introdução do certificado de matrícula em formato digital, do acesso aos relatórios sobre a ITP nas bases de dados nacionais e da extensão dos dados incluídos nos registos nacionais de veículos.

Estimam-se benefícios totais no valor de 391,6 mil milhões de EUR, expressos em valor atual no período de 2026-2050, comparando com o cenário de base.

1.3.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

No que diz respeito ao objetivo de segurança rodoviária, a Comissão acompanha regularmente os principais indicadores de segurança rodoviária, incluindo as tendências do número de vítimas mortais, feridos graves e ligeiros por Estado-Membro e por categoria de veículo, idade e determinadas características do veículo. É pouco provável que, num futuro próximo, sejam disponibilizadas informações pormenorizadas sobre as causas dos acidentes, nomeadamente sobre os defeitos dos veículos. No futuro, a análise dos aparelhos de registo de eventos mandatados pelo regulamento geral sobre a segurança poderá proporcionar uma visão mais pormenorizada das causas de uma percentagem significativa dos acidentes. Até lá, as obrigações de comunicação aplicáveis devem ser atualizadas para melhor responderem às atuais necessidades em matéria de acompanhamento.

No que respeita à redução da poluição atmosférica e sonora, as tendências neste domínio são continuamente monitorizadas pela AEA. Parte da redução que se espera alcançar nos próximos anos estará relacionada com a presente iniciativa, resultando de uma melhor manutenção dos veículos e da redução da manipulação dos sistemas de controlo das emissões. Os progressos na consecução do objetivo de contribuir para a mobilidade sustentável podem ser medidos através das tendências nos resultados das ITP e das inspeções na estrada, bem como dos dados da teledeteção.

Quanto ao objetivo de facilitar a livre circulação, o indicador de sucesso será o número de Estados-Membros que reconhecem as ITP realizadas no estrangeiro.

A fim de medir o êxito da iniciativa, são definidos os seguintes objetivos operacionais: 1) Aplicar novos métodos de inspeção disponíveis para o controlo da segurança e das emissões; 2) Interligar os registos automóveis e as bases de dados odométricos dos Estados-Membros através de uma plataforma comum; 3) Digitalizar os documentos dos veículos; 4) Reduzir o número de veículos defeituosos e manipulados nas estradas da UE.

Os serviços da Comissão acompanharão a execução e a eficácia desta iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores principais que medirão os

progressos realizados na consecução dos objetivos operacionais. Cinco anos após o termo do período de transposição do ato legislativo, os serviços da Comissão devem proceder a uma avaliação, a fim de verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

1.4. A proposta / iniciativa refere-se:

- ☐ a uma nova ação
- ☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória⁵⁶
- ☒ à prorrogação de uma ação existente
- ☐ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

1.5. Justificação da proposta / iniciativa

1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa

As autoridades públicas nacionais terão de criar uma base de dados destinada a registar o histórico dos conta-quilómetros dos veículos matriculados no seu território, interligar os registos nacionais de veículos existentes através da plataforma de mensagens MOVE-HUB, acrescentar novos dados a esses registos e introduzir a teledeteção, o que exige a aquisição e instalação de novos equipamentos rodoviários e de um sistema de acompanhamento.

Os centros de ITP terão de atualizar os requisitos aplicáveis à inspeção e introduzir alguns novos, o que exigirá investimentos adicionais em equipamento, capacidade de inspeção e formação de inspetores. No entanto, os centros de ITP deverão poder recuperar pelo menos uma parte dos custos adicionais mediante o aproveitamento das novas oportunidades de negócio (aumento do número de inspeções) e, em alguns casos (dependendo do Estado-Membro), através do aumento dos preços da ITP.

As oficinas de reparação de veículos, os concessionários de veículos a motor e outras garagens terão de atualizar o seu *software* de escritório, a fim de lhes permitir transferir os seus dados para a base de dados central nacional, devido à obrigação de criar um sistema destinado a registar as leituras dos conta-quilómetros dos automóveis e veículos comerciais ligeiros.

Os fabricantes de automóveis terão de ajustar os seus sistemas a um quadro de governação que permita aos centros de inspeção e às autoridades competentes aceder aos dados a bordo dos veículos necessários para efeitos da realização das ITP e das inspeções na estrada e terão de ajustar os seus sistemas informáticos, a fim de garantir o acesso aos dados pertinentes, e os custos de manutenção.

Alguns proprietários de veículos serão igualmente sujeitos a ITP e/ou inspeções na estrada adicionais. Devido aos novos requisitos aplicáveis à inspeção em matéria de segurança, emissões sonoras e de poluentes atmosféricos, alguns proprietários de veículos poderão ter de reparar os seus veículos de modo a garantir que podem estes passar a ITP e podem continuar a ser utilizados.

1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos da presente secção, entende-se por

⁵⁶

Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

«valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pelos Estados-Membros de forma isolada.

Ainda que seja provável que o desenvolvimento tecnológico reforce a segurança dos veículos, a adoção de novas tecnologias na frota de veículos da UE demoraria algum tempo e algumas das novas características poderão também acarretar novos riscos. Do mesmo modo, embora a manipulação possa ser dificultada pelas soluções técnicas, é pouco provável que essa desapareça se não for viabilizada a realização de inspeções que permitam detetar modificações ilegais, nomeadamente do *software* de gestão do motor, por exemplo, ao garantir um melhor acesso aos dados a bordo dos veículos. Assim, na ausência de uma intervenção ao nível da UE, é provável que o problema persista.

Os Estados-Membros podem tomar medidas unilaterais. No entanto, tais medidas não podem substituir o efeito de coordenação e harmonização das três diretivas, acarretando o risco de possíveis distorções no mercado único e resolvendo apenas parcialmente o problema.

O problema do controlo insuficiente das emissões de poluentes atmosféricos dos veículos persistiria enquanto os veículos equipados com motores de combustão interna circulassem nas estradas. Embora seja esperado que, devido a normas de emissões mais rigorosas e à eletrificação gradual, o número de veículos que geram emissões pelo tubo de escape diminua, estes continuarão a circular na UE nas próximas décadas. No entanto, se os requisitos atualmente aplicáveis ao controlo das emissões não forem atualizados ao nível da UE, os Estados-Membros poderão não introduzir os métodos de inspeção mais eficazes e eficientes já disponíveis. Do mesmo modo, embora mais Estados-Membros possam começar a experimentar realizar controlos de ruído na estrada, é pouco provável que o problema dos veículos ruidosos diminua significativamente sem a adoção de uma abordagem mais sistemática e coordenada.

Sem uma intervenção ao nível da UE, alguns Estados-Membros poderão tomar medidas unilaterais ou bilaterais, tais como o registo sistemático (e, eventualmente, o intercâmbio) das leituras dos conta-quilómetros ou a celebração de acordos para o reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica. Contudo, o problema sistémico do intercâmbio insuficiente e ineficiente dos dados dos veículos relacionados com a sua aptidão para circular, dificultando a aplicação e o cumprimento efetivos das regras em vigor.

Tendo em conta que o transporte rodoviário e a indústria automóvel são setores internacionais, é muito mais eficiente e eficaz abordar as questões ao nível da UE do que ao dos Estados-Membros. Uma vez que, historicamente, as práticas nacionais diferem, a aplicação de um determinado nível mínimo de harmonização nas inspeções dos veículos e de soluções acordadas em conjunto para o intercâmbio de dados sobre veículos entre os Estados-Membros é mais eficaz do que a existência de várias soluções nacionais não coordenadas.

Com a aplicação de regras comuns aos ensaios das tecnologias modernas dos veículos (veículos elétricos, sistemas avançados de assistência ao condutor e os equipamento mais recente de controlo de emissões), os Estados-Membros beneficiarão de economias de escala e os fabricantes de equipamentos de ensaio poderão operar num mercado mais uniforme. O funcionamento do mercado único seria igualmente melhorado, uma vez que os veículos seriam sujeitos a ensaios

semelhantes em condições semelhantes e os operadores de transportes suportariam custos semelhantes.

A coordenação das condições de acesso e intercâmbio de dados sobre veículos ao nível da UE será não só mais eficiente do que os acordos e negociações bilaterais com fabricantes individuais, mas também estabelecerá condições de concorrência mais equitativas entre os Estados-Membros e coloca-los-á, coletivamente, numa posição mais forte em relação à indústria automóvel.

1.5.3. *Ensinaamentos retirados de experiências semelhantes*

Desde 1977, foram introduzidas várias medidas ao nível da UE, uma vez que os Estados-Membros começaram a desenvolver a sua própria regulamentação nacional em matéria de inspeção técnica de veículos, o que conduziu a uma falta de harmonização. O pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014 baseou-se nos requisitos incluídos nas diretivas anteriores relacionados com as inspeções técnicas, as inspeções na estrada, bem como nas regras relativas aos documentos de matrícula dos veículos. A fim de alcançar o objetivo de reforçar a segurança dos veículos na estrada, reforçaram-se as normas mínimas da UE aplicáveis à inspeção técnica periódica e introduziram-se normas obrigatórias e inspeções na estrada aleatórias, o que foi considerado essencial para evitar reduzir a eficácia da execução do regime de inspeção técnica. Com vista a cumprir o objetivo de disponibilizar os dados necessários à realização de inspeções técnicas e os dados relativos às mesmas, a Diretiva ITP incentiva igualmente a cooperação e o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, incluindo os registos das inspeções técnicas.

A relevância do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2014 diminuiu nos últimos anos devido ao fosso crescente entre os requisitos de inspeção técnica existentes e os novos sistemas instalados em veículos modernos. No que diz respeito aos sistemas avançados de assistência ao condutor, aos sistemas de transporte inteligentes, à interface homem-máquina (IHM) e aos dispositivos de segurança eletrónicos, as três diretivas não parecem proporcionar um quadro suficientemente abrangente. Atualmente, o pacote «Inspeção Técnica Automóvel» não abrange protocolos de ensaio específicos para assegurar a conformidade e a manutenção dos veículos elétricos e híbridos, incluindo atualizações de *software*, de forma segura e eficiente.

No que respeita ao objetivo do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de contribuir para a redução das emissões provenientes do transporte rodoviário, alguns dos ensaios utilizados na ITP deixaram de ser suficientemente sensíveis para detetar falhas nas emissões em veículos movidos a combustão interna. Os motores dos veículos modernos e os sistemas de gases de escape têm critérios de deteção críticos que não estão abrangidos pelos métodos de ensaio atualmente previstos e o atual contributo do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» para a redução do número de veículos em circulação com emissões elevadas tornou-se menos relevante. Além disso, não existem atualmente disposições da UE em matéria de inspeção técnica destinadas à deteção nos veículos de manipulação/defeito de NO_x ou manipulação/defeito do filtro de partículas diesel.

No que diz respeito à melhoria do intercâmbio de informações sobre os resultados das inspeções entre os Estados-Membros, o quadro em vigor aplicável ao intercâmbio de informações não tem sido eficaz. Apesar de a legislação mencionar o intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades dos Estados-Membros como uma possibilidade, nem todos os países efetuam esse intercâmbio. Ainda que a

harmonização dos certificados de matrícula tenha facilitado a matrícula de veículos de outros Estados-Membros e do EEE, existe potencial para melhorar o processo de digitalização a fim de o tornar ainda mais fácil.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

A proposta é coerente com os objetivos e prioridades estabelecidos na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020 e no Pacto Ecológico Europeu, assegurando que os veículos que circulam nas estradas mantêm um nível adequado de segurança e desempenho ambiental ao longo do tempo.

Está em consonância com os objetivos estabelecidos no quadro político de segurança rodoviária na UE e espera-se que contribua significativamente para a consecução dos objetivos da política da UE em matéria de ar limpo, incluindo os estabelecidos nas diretivas relativas à qualidade do ar ambiente e na diretiva relativa aos compromissos nacionais de redução das emissões, através de uma melhor identificação e redução da presença de grandes poluidores que representam uma percentagem muito elevada das emissões totais provenientes do transporte rodoviário.

A proposta facilitará o acesso em linha às informações relacionadas com veículos, aos procedimentos administrativos pertinentes e aos serviços de assistência e de resolução de problemas, o que está em conformidade com o Regulamento Plataforma Digital Única. O intercâmbio de informações relacionadas com a inspeção técnica e dos dados da matrícula será alinhado com as regras pertinentes relativas à proteção de dados (RGPD).

A proposta está igualmente alinhada com os requisitos em matéria de ambiente e segurança estabelecidos nos regulamentos relativos à homologação, incluindo o regulamento geral sobre a segurança. Inclui medidas que assegurarão a manutenção das normas mínimas pelos proprietários ao longo de toda a vida útil do veículo. A proposta assegura o alinhamento entre as ITP e as inspeções na estrada e o processo de homologação, incluindo no que diz respeito à utilização de inspeções técnicas periódicas eletrónicas. A proposta é igualmente coerente com os requisitos previstos na legislação relativa aos veículos em fim de vida.

Por conseguinte, a proposta é considerada coerente com as estratégias e os instrumentos jurídicos pertinentes da UE e contribui para as prioridades políticas da UE.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

Os custos pontuais em 2027 e os custos de ajustamento correntes da Comissão estão principalmente relacionados com a modernização do sistema informático que funciona como uma interface comum para apoiar as interações entre as autoridades/organizações governamentais, em especial no que diz respeito ao intercâmbio de informações relativas aos veículos. A funcionalidade de informativa basear-se-á na plataforma existente (MOVE-HUB) desenvolvida e gerida pela Comissão para efeitos de intercâmbio entre os Estados-Membros de várias informações relacionadas com o transporte rodoviário. A modernização deste sistema representaria a melhor utilização possível da organização atual e dos recursos investidos até à data.

A plena aplicação do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» exigirá igualmente recursos humanos adicionais ao nível de um ETC/ano a partir de 2027 relacionados com o trabalho de aplicação da legislação, incluindo o apoio aos Estados-Membros na criação do quadro técnico e digital necessário.

1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro

☒ **duração limitada**

- ☐ em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA,
- ☐ Impacto financeiro entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA e AAAA para as dotações de pagamento.

☐ **duração ilimitada**

- execução com um período de arranque entre AAAA e AAAA,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Métodos de execução orçamental previstos⁵⁷

☒ **Gestão direta** pela Comissão:

- ☒ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;
- ☐ pelas agências de execução

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

- ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
- ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- ☐ no Banco Europeu de Investimento e no Fundo Europeu de Investimento;
- ☐ nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
- ☐ em organismos de direito público;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ em organismos ou pessoas encarregados da execução de ações específicas no quadro da política externa e de segurança comum por força do título V do Tratado da União Europeia, identificados no ato de base pertinente;
- ☐ em organismos estabelecidos num Estado-Membro, regidos pelo direito privado de um Estado-Membro ou pelo direito da União e elegíveis para serem incumbidos, de acordo com regras setoriais, da execução de fundos da União ou de garantias orçamentais, na medida em que esses organismos sejam controlados por organismos de direito público ou por organismos regidos pelo direito privado

⁵⁷

Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

investidos de uma missão de serviço público, e beneficiem de garantias financeiras adequadas, sob a forma de responsabilidade solidária pelos organismos de controlo, ou de garantias financeiras equivalentes, que podem ser limitadas, para cada ação, ao montante máximo do apoio da União.

Observações

A aplicação da proposta exige a atualização e a manutenção de um sistema informático existente. Este sistema deverá ligar as redes existentes dos sistemas informáticos nacionais e dos pontos de acesso interoperáveis, que funcionam sob a responsabilidade e gestão individuais de cada Estado-Membro, a fim de assegurar um intercâmbio seguro e fiável das informações relativas aos veículos. A Comissão definirá as soluções informáticas adequadas em atos de execução, incluindo a conceção/arquitetura e as especificações técnicas para uma plataforma de interface destinada a interligar os sistemas nacionais para o intercâmbio de informações.

Espera-se que os custos de ajustamento a suportar pela Comissão consistam em dois elementos principais (calculados em valores atuais líquidos), a saber:

- estão previstos custos de ajustamento não recorrentes (pontuais) de 200 000 EUR em 2027, decorrentes da necessária atualização técnica da plataforma informática e do seu ensaio do intercâmbio de informações relacionadas com veículos entre os Estados-Membros;
- estão previstos custos de ajustamento correntes (manutenção e apoio da plataforma específica) de 50 000 EUR por ano, destinados ao intercâmbio interativo de informações entre as autoridades dos Estados-Membros.

Os trabalhos para a execução do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», incluindo o apoio subsequente aos Estados-Membros para criar o quadro técnico e digital necessário, exige um aumento dos recursos humanos ao nível de um ETC/ano a partir de 2027, durante um período de, pelo menos, três anos.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações

As tarefas executadas diretamente pela DG MOVE seguirão o ciclo anual de planeamento e acompanhamento adotado pela Comissão e pelas agências de execução, incluindo a comunicação dos resultados no relatório anual de atividades da DG MOVE.

No que diz respeito às inspeções técnicas periódicas, em conformidade com o artigo 20.º -A, da Diretiva inspeção técnica periódica, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação de informações em linha («plataforma informática»)⁵⁸, os dados recolhidos nos três anos anteriores relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender (por ano):

- O número de centros de inspeção por Estado-Membro;
- O número total de veículos inspecionados;
- O número de veículos inspecionados por categoria;
- Os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo I, ponto 3;
- Caso tenham sido inspecionados veículos matriculados noutro Estado-Membro, o número, a categoria e o resultado da inspeção desses veículos.

No que diz respeito às inspeções na estrada, em conformidade com o artigo 20.º da diretiva relativa à inspeção na estrada, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação de informações em linha (a «plataforma informática» supramencionada), os dados recolhidos nos três anos anteriores relativos aos veículos inspecionados no seu território. Esses dados devem compreender (por ano):

- O número total de veículos inspecionados;
- O número de veículos inspecionados por categoria;
- O país de matrícula de cada veículo inspecionado;
- Em caso de inspeções minuciosas, os pontos inspecionados e os itens reprovados, conforme indicado no anexo IV, ponto 10;
- Os resultados das medições de teledeteção efetuadas em conformidade com o artigo 4.º, alínea a).

O novo período de referência dos Estados-Membros é alargado dos atuais dois anos para três anos, a fim de ajudar a reduzir os encargos administrativos para as autoridades nacionais. A plataforma informática destina-se a facilitar a compilação automática de dados, por elementos específicos a notificar.

⁵⁸ 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).

2.2. Sistemas de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A unidade da DG MOVE responsável pelo domínio de intervenção fará a gestão da aplicação da diretiva

As despesas serão realizadas em regime de gestão direta, aplicando plenamente as disposições do Regulamento Financeiro. A estratégia de controlo dos contratos públicos e das subvenções na DG MOVE inclui controlos jurídicos, operacionais e financeiros *ex ante* específicos dos procedimentos (incluindo, no caso dos contratos públicos, uma análise pela Comissão Consultiva de Compras e Contratos) e da assinatura de contratos e acordos. Além disso, as despesas efetuadas com a aquisição de bens e serviços estão sujeitas a controlos *ex ante* e, se necessário, a controlos *ex post*, assim como a controlos financeiros.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar*

No que diz respeito à execução das tarefas relacionadas com a criação do mecanismo, os riscos identificados estão associados à utilização de procedimentos de contratação pública: atrasos, disponibilidade dos dados, informação atempada do mercado, etc. Estes riscos são cobertos pelo Regulamento Financeiro e mitigados pelo conjunto de controlos internos realizados pela DG MOVE para contratos deste montante.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos fundos geridos controlados) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

O aumento orçamental requerido aplica-se à atualização e manutenção de um novo sistema informático. No que diz respeito às atividades de controlo relacionadas com os sistemas informáticos desenvolvidos ou geridos pela direção responsável pela proposta, o Comité Diretor TI monitoriza regularmente as bases de dados da direção e os progressos realizados, tendo em conta a simplificação e a relação custo-eficácia dos recursos informáticos da Comissão.

A DG MOVE apresenta anualmente, no seu relatório anual de atividades, informações sobre o custo do controlo das suas atividades. O perfil de risco e o custo dos controlos das atividades de contratação estão em conformidade com os requisitos.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Aplicar-se-iam as medidas regulares de prevenção e proteção da Comissão, especificamente:

- o pagamento de qualquer serviço é controlado pelo pessoal da Comissão antes de ser efetuado, tendo em conta todas as obrigações contratuais, os princípios económicos e as boas práticas financeiras ou de gestão. Serão incluídas disposições antifraude (supervisão, requisitos de informação, etc.) em todos os acordos e contratos celebrados entre a Comissão e os destinatários de qualquer pagamento;
- na luta contra a fraude, corrupção e outras atividades ilícitas, aplicam-se, sem quaisquer restrições, as disposições do Regulamento (UE, Euratom)

n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF).

Em 2020, a DG MOVE adotou uma estratégia antifraude revista. A estratégia antifraude da DG Mobilidade e Transportes baseia-se na estratégia antifraude da Comissão e numa avaliação de risco específica realizada internamente para identificar as áreas mais vulneráveis à fraude, os controlos já em vigor e as ações necessárias para melhorar a capacidade da DG Mobilidade e Transportes para prevenir, detetar e corrigir situações de fraude.

As disposições contratuais aplicáveis à contratação pública garantem que os serviços da Comissão, incluindo o OLAF, podem realizar auditorias e verificações no local, utilizando as disposições-tipo recomendadas pelo OLAF.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND ⁵⁹	de países da EFTA ⁶⁰	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁶¹	De outros países terceiros	Outras receitas afetadas
01	02.20.04.01	Dif.	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND	de países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	Outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO O	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO O	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO O	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

⁵⁹ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

⁶⁰ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁶¹ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- ☒ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual			Número 01	Mercado único, inovação e digitalização			
DG: MOVE			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027 ⁶²	
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental 02 20 04 01	Autorizações	1a)				0,25	0,250
	Pagamentos	2a)				0,25	0,250
Rubrica orçamental	Autorizações	1b)					0,000
	Pagamentos	2b)					0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ⁶³							
Rubrica orçamental		3)					0,000
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	=1 a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Pagamentos	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

⁶² O ano 2027 é o do início da aplicação da proposta / iniciativa. Para os anos seguintes, estão previstos custos de ajustamento correntes de 0,05 milhões de EUR, sem prejuízo do próximo QFP.

⁶³ Assistência técnica e / ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e / ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

	Pagamentos	5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
• TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
	Pagamentos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»				
DG: MOVE		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 ⁶⁴	TOTAL QFP 2021- 2027
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
• Outras despesas de natureza administrativa		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG MOVE	Dotações	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Autorizações	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

⁶⁴

O quadro técnico e digital exige recursos humanos adicionais ao nível de um ETC/ano a partir de 2027. Para os anos seguintes, aplica-se sem prejuízo do próximo QFP.

3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais (não preencher para as agências descentralizadas)

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações			Ano 2024		Ano 2025		Ano 2026		Ano 2027		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL	
	REALIZAÇÕES																	
	↴	Tipo ⁶⁵	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	Número total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁶⁶ ...																		
- Realização																		
- Realização																		
- Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																		
- Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
TOTAIS																		

⁶⁵ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁶⁶ Conforme descrito no ponto 1.3.2. «Objetivos específicos».

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☒ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado

DOTAÇÕES VOTADAS	Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL (2021-2027)
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e / ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos

- ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos
- ☒ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente

3.2.4.1. Financiamento proveniente do orçamento votado

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo inteiro (ETC)

DOTAÇÕES VOTADAS	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 ⁶⁷
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)				
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	0	0	0	1
20 01 02 03 (nas delegações da UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)	0	0	0	0
• Pessoal externo (em ETC)				

⁶⁷ O quadro técnico e digital exige recursos humanos adicionais ao nível de um ETC/ano a partir de 2027. Para os anos seguintes, aplica-se sem prejuízo do próximo QFP.

20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações da UE)		0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo (XX.01.YY.YY)	- na sede	0	0	0	0
	- em delegações da UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC e PND — investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC e PND — investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — Rubrica 7		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — Com exclusão da rubrica 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	1

Tendo em conta a tensa situação global da rubrica 7, tanto em termos de pessoal como a nível de dotações, as necessidades de recursos humanos serão cobertas por pessoal da DG já afetado à gestão da ação e/ou reafetado a nível da DG ou de outros serviços da Comissão.

3.2.5. *Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais*

Obrigatório: a melhor estimativa dos investimentos relacionados com tecnologias digitais decorrentes da proposta / iniciativa deve ser incluída no quadro seguinte.

Excecionalmente, quando necessário para a execução da proposta / iniciativa, as dotações no âmbito da rubrica 7 devem ser apresentadas na rubrica designada.

As dotações no âmbito das rubricas 1-6 devem refletir-se como «Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos». Estas despesas referem-se às dotações operacionais a utilizar para reutilizar / comprar / desenvolver plataformas / ferramentas informáticas diretamente ligadas à execução da iniciativa e aos investimentos associados (por exemplo, licenças, estudos, armazenamento de dados, etc.). As informações constantes deste quadro devem ser coerentes com os dados apresentados na secção 4, «Dimensões digitais».

TOTAL Dotações digitais e informáticas	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021- 2027
RUBRICA 7					
Despesas informáticas (institucionais)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Com exclusão da RUBRICA 7					
Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta / iniciativa:

- ☒ pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP)

- ☐ requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e / ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP
- ☐ requer uma revisão do QFP

3.2.7. Participação de terceiros no financiamento

A proposta / iniciativa:

- ☒ não prevê o cofinanciamento por terceiros
- ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Total
Especificar o organismo de cofinanciamento					
TOTAL das dotações cofinanciadas					

3.3. Impacto estimado nas receitas

- ☒ A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- ☐ A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - ☐ nos recursos próprios
 - ☐ noutras receitas
 - ☐ indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta / iniciativa ⁶⁸			
		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
Artigo					

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Outras observações (p. ex., método / fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

⁶⁸

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), os montantes indicados devem ser apresentados em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.

4. DIMENSÕES DIGITAIS

4.1. Requisitos de relevância digital

R1: Exigir o certificado de inspeção técnica em formato eletrónico

- Diretiva 2014/45/UE (ITP), artigo 8.º, n.º 2.
- Embora a diretiva relativa à inspeção técnica periódica em vigor permita a utilização de certificados de inspeção técnica eletrónicos, exige que seja entregue uma cópia autenticada do mesmo à pessoa que apresentou o veículo à ITP. A medida limitará a obrigação, exigindo apenas a emissão de um documento eletrónico e possibilitando a entrega de uma cópia autenticada à pessoa que apresentou o veículo, apenas se esta o solicitar.
- O intercâmbio dos dados relacionados com a ITP ao abrigo do R1 permitirá às autoridades responsáveis pela aplicação da lei verificar o estatuto de qualquer veículo matriculado na UE no caso de um controlo na estrada ou para efeitos de nova matrícula, sem que seja necessário o proprietário do veículo apresentar um certificado impresso.
- Partes interessadas afetadas: Estados-Membros e Comissão.
- Gestão dos registos automóveis nacionais existentes e das bases de dados sobre as ITP.

R2: Facultar às autoridades de registo de outros Estados-Membros da UE, através de uma interface comum, o acesso eletrónico aos dados pertinentes, incluindo os relatórios de ITP armazenados nas bases de dados nacionais

- Diretiva 1999/37/CE revista, artigo 15.º, Diretiva 2014/45/UE, artigo 16.º, Diretiva 2014/45/UE, artigo 18.º-A, Diretiva 2014/47/UE.
- Esta medida exigirá aos Estados-Membros que facultem acesso a outros Estados-Membros que solicitem dados de veículos relacionados com a matrícula, a ITP ou o histórico dos conta-quilómetros relativamente aos veículos matriculados no seu território.
- Partes interessadas afetadas: Os Estados-Membros e a Comissão.
- A fim de facilitar o intercâmbio de dados, a medida exigiria que os Estados-Membros interliguem as suas bases de dados nacionais (registos automóveis e bases de dados conexas sobre ITP, consoante o caso) à atual plataforma MOVE-HUB, desenvolvida e gerida pela Comissão para efeitos de intercâmbio entre os Estados-Membros de várias informações relacionadas com o transporte rodoviário.

R3: Introduzir a emissão de certificados de matrícula em formato digital para substituir gradualmente os atuais documentos em papel (e os cartões inteligentes)

- Diretiva 1999/37/CE revista (DDV), artigos 2.º, 3.º e 5.º, e anexo III.
- A medida introduzirá o requisito de emissão de novos certificados de matrícula em formato digital por defeito. Os pormenores técnicos do certificado de matrícula digital/móvel serão definidos num ato de execução e farão referência às normas ISO pertinentes, como no caso da carta de condução digital. À semelhança da carta de condução móvel, o certificado de matrícula digital basear-se-á na iniciativa eIDAS.

- Partes interessadas afetadas: Estados-Membros e Comissão.
- A medida aplica-se a todas as categorias de veículos sujeitas a matrícula nos Estados-Membros. Para efeitos de identificação de veículos em circulação rodoviária, bem como de nova matrícula, os Estados-Membros terão de reconhecer a versão digital do certificado de matrícula. Tal como os documentos físicos, o certificado de matrícula digital do veículo seria utilizado para confirmar a matrícula do veículo, para verificar determinados dados técnicos sobre o mesmo (a versão digital poderia armazenar mais dados do que a versão em papel) e para permitir a verificação pelas autoridades.

R4: Acrescentar novos dados ao registo automóvel — conjunto mínimo obrigatório (incluindo, entre outros: país do 1.º registo, estado de registo, estado da inspeção técnica periódica, alterações devidas a transformação)

- Diretiva 1999/37/CE revista (DDV), artigo 6.º, anexos I e II
- Prevê um conjunto mínimo de dados obrigatórios a registar pelos Estados-Membros. Os novos elementos de dados poderão incluir, nomeadamente: a. O país onde o veículo foi matriculado pela primeira vez; b. O estatuto do veículo (por ex., matrícula cancelada, temporariamente cancelada, suspensa, exportada, veículo em fim de vida, veículo destruído); c. Estado da inspeção técnica periódica (aprovado sem defeitos ou com defeitos menores, validade limitada com defeitos graves — defeitos de importância crítica) e validade do certificado de inspeção técnica (incluindo data de caducidade), assim como estado da bateria (para os veículos elétricos): número de identificação da bateria, e informações sobre se a bateria foi reparada ou substituída; d. Alterações na documentação ou transformação — qualquer renovação importante do veículo a aprovar e matricular; e. No caso de um veículo cuja matrícula tenha sido cancelada a título definitivo, informações sobre os motivos desse cancelamento.
- Partes interessadas afetadas: Estados-Membros e Comissão.
- Gestão dos registos automóveis nacionais existentes e das bases de dados sobre as ITP.

R5: Registo das leituras do conta-quilómetros nas bases de dados nacionais

- Artigo 4.º-A da Diretiva 2014/45/UE (inspeção técnica periódica)
- A medida exige que os prestadores de serviços que efetuem reparações ou trabalhos de manutenção num veículo registem as leituras do conta-quilómetros numa base de dados nacional específica ou no registo automóvel nacional. Os fabricantes automóveis devem igualmente enviar as leituras periódicas dos conta-quilómetros dos seus veículos conectados. O artigo estabelece ainda que os Estados-Membros devem partilhar o histórico dos conta-quilómetros com os inspetores, o titular do certificado de matrícula e as autoridades competentes dos Estados-Membros (cf. R2).
- Partes interessadas afetadas: Estados-Membros, oficinas de reparação de veículos, oficinas, fabricantes automóveis, proprietários de veículos e potenciais compradores.

R6: Comunicação de informações pelos Estados-Membros à Comissão

- Artigo 20.º-A da Diretiva 2014/45/UE (inspeção técnica periódica), artigo 16.º

da Diretiva 1999/37/CE revista (DDV) e artigo 20.º da Diretiva 2014/47/UE (inspeções na estrada).

- Da mesma forma, mas com mais simplicidade e menos frequentemente do que o atual requisito de comunicação de informações ao abrigo da Diretiva Inspeções na Estrada, os Estados-Membros serão obrigados a comunicar, de três em três anos, um conjunto mínimo de informações relacionadas com as inspeções técnicas periódicas, com as inspeções na estrada e com as novas matrículas de veículos. Os Estados-Membros utilizarão uma plataforma comum de comunicação de informações em vez de enviarem mensagens de correio eletrónico com ficheiros Excel em anexo. O formato do relatório será determinado mediante um ato de execução a adotar pela Comissão.
- Partes interessadas afetadas: Estados-Membros.

4.2. Dados

Não serão recolhidos dados a nível da Comissão, para além dos dados cumulativos fornecidos pelos relatórios dos Estados-Membros (ver R6 supra e ponto 2.1 da presente declaração sobre o acompanhamento e a comunicação de informações para mais pormenores). Esses dados dizem respeito ao número de veículos inspecionados em inspeções periódicas e na estrada, ao seu país de matrícula e ao número e tipos de deficiências.

Todos os outros requisitos pertinentes (R1, R2, R3, R4, R5, ver supra) são coerentes com o Regulamento Plataforma Digital Única, uma vez que facilita o acesso em linha às informações relacionadas com os veículos, aos procedimentos aplicáveis e aos serviços de assistência e resolução de problemas.

Contribuem igualmente para alcançar os objetivos definidos na estratégia da UE em matéria de dados no que diz respeito ao desenvolvimento de espaços europeus de dados para as administrações públicas que podem apoiar a aplicação da legislação, nomeadamente da legislação em matéria de ambiente e de segurança rodoviária.

O intercâmbio de informações relacionadas com a inspeção técnica e com os dados da matrícula será alinhado com as regras pertinentes relativas à proteção de dados (RGPD).

O princípio da declaração única foi respeitado e foi explorada a possibilidade de reutilização dos dados existentes.

4.3. Soluções digitais

A fim de facilitar o intercâmbio de dados, o R2 exigiria que os Estados-Membros interliguem as suas bases de dados nacionais (registos automóveis e bases de dados de inspeção técnica periódica conexas, consoante o caso) à atual plataforma MOVE-HUB desenvolvida e gerida pela Comissão para efeitos de intercâmbio de várias informações relacionadas com o transporte rodoviário entre os Estados-Membros. Não será necessário desenvolver *software* adicional para recolher estatísticas de mensagens. A MOVE-HUB também pode ser utilizada para comunicar o historial do conta-quilómetros dos veículos registados na sequência do R5, aquando da nova matrícula de um veículo noutra Estado-Membro.

Os outros requisitos (R1, R3, R4) não exigem uma solução central e basear-se-ão nas soluções digitais nacionais existentes. O R5 exigirá a criação de bases de dados nacionais (semelhantes ao sistema belga Car-Pass) ou a utilização do seu registo automóvel nacional

para registar as leituras dos conta-quilómetros.

Todos os requisitos propostos (R1, R2, R3, R4, R5, R6) são coerentes com as políticas digitais (o Portal Digital Único, o Regulamento Dados), bem como com os requisitos do quadro de cibersegurança da UE. Não está prevista a utilização de tecnologias de IA para os requisitos declarados.

O R6 basear-se-á na plataforma em linha criada pela Comissão («plataforma informática»⁶⁹) para facilitar a comunicação entre a Comissão e os Estados-Membros.

No que diz respeito às inspeções técnicas periódicas e às inspeções na estrada, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, através da plataforma de comunicação de informações em linha («plataforma informática»), os dados recolhidos nos três anos anteriores relativos aos veículos inspecionados no seu território.

O período de referência dos Estados-Membros é de três em três anos e a plataforma informática destina-se a facilitar a compilação automática de dados através de características específicas de comunicação de informações.

4.4. Avaliação da interoperabilidade

O R2 exigirá aos Estados-Membros que facultem acesso a outros Estados-Membros que solicitem a matrícula ou os dados dos veículos sobre a inspeção técnica periódica relativos aos veículos matriculados no seu território. A fim de facilitar o intercâmbio de dados, o R2 exigiria que os Estados-Membros interliguem as suas bases de dados nacionais (registos automóveis e bases de dados de inspeção técnica periódica conexas, consoante o caso) à atual plataforma MOVE-HUB desenvolvida e gerida pela Comissão para efeitos de intercâmbio de várias informações relacionadas com o transporte rodoviário entre os Estados-Membros.

Para efeitos de interoperabilidade, os requisitos R1, R2, R3, R4 e R5 terão provavelmente:

1. Um efeito positivo na interoperabilidade jurídica transfronteiras, uma vez que proporcionam um quadro jurídico coerente para a utilização e o acesso transfronteiras dos referidos certificados e documentos.
2. Um efeito positivo na interoperabilidade semântica transfronteiriça, uma vez que proporcionam um quadro claro para clarificar um formato e um significado comuns dos dados trocados.
3. Um efeito positivo na interoperabilidade técnica transfronteiras, uma vez que a estrutura da mensagem a tornará adequada para utilização transfronteiras. Esta situação é ainda reforçada caso os Estados-Membros decidam utilizar a solução MOVE-HUB, que já é fornecida pela Comissão e é utilizada pelos Estados-Membros para o intercâmbio de mensagens. Se os Estados-Membros decidirem desenvolver os seus próprios sistemas, devem assegurar que não colocam obstáculos à interoperabilidade.
4. Um impacto positivo na interoperabilidade organizacional, uma vez que exige que os Estados-Membros alinhem os seus processos para permitir a utilização e o acesso

⁶⁹ 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).

transfronteiras aos referidos certificados e documentos.

4.5. Medidas de apoio à execução digital

A fim de facilitar a aplicação harmoniosa dos requisitos de relevância digital identificados na secção 4.1, os atos de execução/delegados terão de ser adotados para os seguintes fins:

- Especificar um conjunto mínimo de dados técnicos necessários para a realização de inspeções técnicas periódicas, que devem ser disponibilizados gratuitamente e sem demora às autoridades competentes, que terão então de assegurar que os centros de inspeção por elas autorizados têm o acesso necessário aos mesmos. Os requisitos técnicos adicionais devem ser estabelecidos num ato de execução que altere o Regulamento de Execução (UE) 2019/621 da Comissão.
- Assegurar condições uniformes para a execução do certificado de inspeção técnica, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para especificar as características de interoperabilidade e as medidas de segurança aplicáveis aos códigos QR introduzidos nos certificados de inspeção técnica.
- Resolver problemas transfronteiriços, é necessário que os Estados-Membros se prestem mutuamente assistência na aplicação das diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE. Para o efeito, são necessárias regras sobre o intercâmbio de informações e de dados do veículo para verificar o estatuto jurídico e técnico do veículo, o histórico do conta-quilómetros, o conteúdo dos certificados de inspeção técnica e dos relatórios da inspeção técnica na estrada.
- As funcionalidades da MOVE-HUB devem ser alargadas para permitir o necessário intercâmbio de informações e/ou dados do veículo para efeitos das diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE, em especial para especificar o formato e o conteúdo das informações/dados a trocar. Os Estados-Membros devem ligar os seus sistemas eletrónicos que contêm informações sobre os certificados de inspeção técnica e o histórico dos conta-quilómetros à MOVE-HUB.
- Assegurar condições uniformes para a aplicação dos requisitos de apresentação de relatórios pelos Estados-Membros, que deverão apresentar um relatório sobre a aplicação das diretivas 2014/45/UE e 2014/47/UE de três em três anos.