

Bruxelas, 25 de abril de 2025  
(OR. en)

---

---

Dossiê interinstitucional:  
2025/0096(COD)

---

---

8259/25  
ADD 6

TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31

#### NOTA DE ENVIO

---

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.: SWD(2025) 97 final

---

Assunto: DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO  
RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO  
que acompanha o documento  
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  
Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de registo de veículos nos registos nacionais de veículos e que revoga a Diretiva 1999/37/CE do Conselho

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2025) 97 final.

---

Anexo: SWD(2025) 97 final

Bruxelas, 24.4.2025  
SWD(2025) 97 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**  
**RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**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**

**Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de registo de veículos nos registos nacionais de veículos e que revoga a Diretiva 1999/37/CE do Conselho**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. Necessidade de agir**

### ***Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?***

A presente iniciativa visa avaliar e melhorar o impacto das três diretivas do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» na segurança rodoviária e no desempenho ambiental dos veículos. Apesar da legislação da UE em vigor, bem como das melhorias na tecnologia dos veículos, incluindo sistemas de segurança ativa e sistemas inteligentes de assistência ao condutor em veículos novos, veículos não seguros continuam a existir nas estradas da UE, contribuindo para os acidentes, quer como causa principal, quer como fator significativo. 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. Estes incluem veículos com manipulação não autorizada relacionada com a segurança e veículos com carga mal imobilizada.

O segundo problema é o controlo insuficiente das emissões sonoras e de poluentes atmosféricos emanadas dos veículos. Alguns dos testes atualmente utilizados nas inspeções técnicas periódicas já não são suficientemente sensíveis para detetar falhas relacionadas com as emissões 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 NOX 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 NOX 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 pertinente. Além disso, as diretivas não são eficazes na aplicação das regras relativas ao tráfego e ao comércio transfronteiras de veículos na UE.

As diretivas do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» foram objeto de uma avaliação *ex post* consecutiva à avaliação de impacto. A primeira concluiu que o pacote em causa apenas alcançou parcialmente os seus objetivos, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária e ajudando a reduzir as emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte rodoviário. 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 inspeções periódicas ou a inspeções na estrada, ou a frequência ou o âmbito de aplicação das inspeções não estão adaptados aos maiores riscos ambientais e de segurança. As insuficiências identificadas no atual pacote exigem que as diretivas sejam adaptadas, a fim de dar resposta não só às necessidades atuais, mas também aos desafios futuros, como a inspeção de sistemas avançados de assistência ao condutor e de sistemas automatizados.

O transporte rodoviário, em especial o transporte de mercadorias, é um setor internacional, com a homologação e inspeção de veículos regulamentadas a nível da UE e internacional (UNECE). Por conseguinte, tem, por natureza, uma forte dimensão transfronteiriça. Os problemas identificados existem em toda a União e têm as mesmas causas subjacentes.

### ***Quais são os resultados esperados?***

Em consonância com o Pacto Ecológico Europeu e a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, a iniciativa contribuirá para melhorar a segurança rodoviária na UE, a mobilidade sustentável e facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias na UE. Para este fim, os objetivos específicos da iniciativa são: 1) assegurar a coerência, a objetividade e a qualidade da

inspeção técnica dos veículos existentes e futuros; 2) reduzir significativamente a manipulação não autorizada e melhorar a deteção de veículos com deficiências/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; e 3) melhorar o armazenamento e o intercâmbio eletrónicos de dados específicos dos veículos, resolvendo assim o problema da disponibilidade insuficiente desses dados e do reconhecimento mútuo por parte das autoridades responsáveis pela aplicação da lei.

### ***Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?***

Tendo em conta que o transporte rodoviário e a indústria automóvel operam transfronteiras no mercado interno e internacionalmente, 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 equipamentos mais recentes de controlo de emissões), os Estados-Membros realizarão economias de escala e os fabricantes de equipamentos de ensaio poderão operar num mercado mais uniforme.

## **B. Soluções**

### ***Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?***

Conceberam-se quatro opções políticas (OP1a, OP1b, OP2 e OP3) para resolver os problemas. Todas as opções políticas adaptam as inspeções técnicas periódicas aos veículos elétricos e incluem novos itens aos itens a inspecionar nas eITP (incluindo a inspeção da integridade do software dos sistemas pertinentes de segurança e de emissões). Incluem também novos métodos de ensaio de emissões tanto para partículas como para NOx, necessários para a adaptação às tecnologias mais recentes de controlo das emissões e para a deteção de veículos com emissões elevadas, incluindo veículos manipulados. É igualmente necessária uma inspeção técnica na sequência de qualquer alteração significativa que envolva, por exemplo, a alteração do sistema de propulsão ou da classe de emissões, e isto em todas as opções políticas, bem como a digitalização do certificado de inspeção técnica, a ligação dos registos nacionais de veículos e o alargamento do conjunto de dados harmonizados relativos aos veículos nesses registos. Todas as opções políticas introduzem um requisito no sentido de os Estados-Membros registarem as leituras dos conta-quilómetros numa base de dados nacional e de disponibilizarem os registos aos outros Estados-Membros em caso de nova matrícula.

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 **OP1b** centra-se em inspeções técnicas mais eficazes utilizando a tecnologia de teledeteção, que permite a identificação de veículos potencialmente com emissões elevadas que podem ser i) inspecionados num controlo subsequente na estrada imediatamente após terem sido identificados ou ii) convidados para um centro de inspeção técnica para uma inspeção das emissões. Eliminará igualmente a possibilidade de isentar os motociclos da inspeção técnica periódica, exigiria um ensaio anual das emissões dos veículos

comerciais ligeiros e tornaria obrigatória a inspeção da imobilização da carga. A opção OP1b introduz também a obrigatoriedade de inspeções técnicas periódicas anuais para veículos com 10 anos ou mais. A OP1b facilitaria a livre circulação de pessoas ao exigir que o Estado-Membro onde é efetuada a matrícula reconheça o certificado de inspeção técnica periódica emitido por outro Estado-Membro, num período máximo de seis meses, desde que a inspeção técnica periódica seguinte seja realizada no Estado-Membro de matrícula.

A **OP2** combina a maior parte das medidas da OP1a e da 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 inspeção técnica. As medidas incluídas na OP2, a OP3 acrescenta um novo alargamento do âmbito de aplicação da inspeção técnica periódica, de modo a abranger todos os motociclos, sem exceção, e os reboques ligeiros, e alarga as inspeções na estrada aos motociclos. Inclui igualmente um requisito no sentido de os certificados de inspeção emitidos em qualquer outro Estado-Membro serem reconhecidos pelo Estado-Membro de matrícula sem restrições.

A OP2 é a opção preferida, uma vez que é considerada eficaz na consecução dos objetivos políticos, apresenta uma elevada eficácia e benefícios líquidos e é coerente com as políticas nacionais bem estabelecidas neste domínio.

### ***Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?***

A opção preferida beneficia do apoio do setor da indústria das inspeções técnicas periódicas (CITA, FSD e outras), bem como dos consumidores (FIA), do equipamento de ensaio (EGEA) e dos fabricantes de motociclos (ACEM). É também apoiada por alguns Estados-Membros, nomeadamente os que dependem de milhares de centros de inspeção de menor envergadura. No que diz respeito ao acesso e ao intercâmbio de informações, vários inquiridos (incluindo CITA, EGEA e EReg) sublinharam a importância de um acesso gratuito e fácil aos dados a bordo dos veículos, a fim de permitir uma inspeção adequada dos mesmos. Os requisitos mais rigorosos de imobilização da carga incluídos nesta opção são fortemente apoiados pelo setor da logística.

### **C. Impactos das opções preferidas**

#### ***Quais as vantagens da opção preferida (ou, caso não exista, das principais opções)?***

A OP2 contribuirá para reforçar a segurança rodoviária na UE, estimando-se um impacto de 6,912 vidas salvas e 64,885 lesões graves evitadas no período compreendido entre 2026-2050, em relação ao cenário de base. 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 (expressos em valores atuais no período compreendido entre 2026-2050, em relação ao cenário de base). 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 inspeção.

A OP2 deverá igualmente produzir 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 NOX e PN) e da introdução de métodos de inspeção para os sistemas avançados de assistência ao condutor e outros sistemas de segurança. As inspeções anuais de veículos com mais de 10 anos não só trarão grandes benefícios para a segurança e o ambiente, como também criarão milhares de novos postos de trabalho, especialmente nos Estados-Membros em que se perdem postos de trabalho na indústria automóvel. Esperam-se também benefícios devido à introdução de inspeções obrigatórias de imobilização da carga e às medidas de governação dos dados. Novas formas de inspeção, como a despistagem de fumos e a teledeteção para rastrear as emissões poluentes e sonoras de um grande número de veículos, tornarão a deteção de veículos com emissões elevadas significativamente mais eficiente.

A OP2 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. Deverá ainda trazer benefícios decorrentes da obrigatoriedade do certificado eletrónico de inspeção técnica, da introdução do certificado de matrícula em formato digital, do acesso aos relatórios de inspeção nas bases de dados nacionais e da extensão aos dados incluídos nos registos nacionais de veículos. Os benefícios da opção política preferida são estimados em 391,6 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2026-2050, em relação ao cenário de base.

### ***Quais são os custos da opção preferida (ou, caso não exista, das principais opções)?***

Os custos totais da opção política preferida (OP2) são estimados em 65,9 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2026-2050, em relação ao cenário de base. Destes custos, a maior parte é composta pelos custos administrativos para as outras empresas (ou seja, os proprietários dos veículos) associadas a inspeções técnicas periódicas adicionais e que cooperam nas inspeções na estrada com as autoridades públicas (que representam cerca de 39 % dos custos totais da OP2), seguidos dos custos de ajustamento dos centros de inspeção (equipamento, formação e inspetores adicionais para realizar as inspeções), representando cerca de 35 % dos custos totais da OP2. Os custos administrativos para as administrações públicas nacionais dizem principalmente respeito à criação da base de dados para as leituras dos conta-quilómetros e ao funcionamento do sistema (3,6 % dos custos totais da OP2). Os custos administrativos para os cidadãos, por outro lado, são estimados em 21 % dos custos totais da opção política preferida e são acarretados pelas inspeções anuais obrigatórias de veículos com mais de 10 anos, pela introdução de inspeções na estrada para os motociclos e pelas inspeções adicionais das emissões dos veículos considerados emissores elevados. Os outros custos representam uma parte relativamente pequena dos custos totais.

### ***Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?***

Haverá custos adicionais para os centros de inspeção constituídos por PME devido à adaptação a veículos elétricos e híbridos, à inclusão da eITP para verificar a conformidade com o regulamento geral sobre a segurança, aos ensaios obrigatórios de NP e NOx, a ensaios adicionais para controlo de emissões nos veículos comerciais ligeiros e a ensaios de ruído nos motociclos. Estes custos adicionais dizem respeito à formação dos inspetores e à aquisição do equipamento necessário. No entanto, os custos adicionais de equipamento implicam receitas adicionais para os fabricantes de equipamento de garagem, muitos dos quais são também PME. Ao mesmo tempo, os operadores de inspeções técnicas periódicas poderão recuperar qualquer

aumento dos custos através das taxas cobradas, mantendo assim os seus níveis de lucro e obtendo simultaneamente novas fontes de receitas. Serão principalmente as PME que beneficiarão dos 19 000 a 20 000 novos postos de trabalho a criar graças a inspeções mais frequentes e mais sofisticadas. Embora os grandes operadores de inspeções técnicas periódicas possam beneficiar mais do que os de menor envergadura, todos devem, em princípio, ficar a ganhar. Por último, uma aplicação mais eficaz do quadro de inspeção técnica garantirá uma concorrência mais justa, reduzindo as oportunidades de obtenção de vantagens em termos de preços com base em normas mais baixas aplicáveis aos veículos e evitando a necessária manutenção dos veículos.

### ***Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações nacionais?***

Espera-se que a opção preferida conduza a custos administrativos pontuais e recorrentes para as autoridades dos Estados-Membros, estimados em 2,39 mil milhões de EUR, expressos em valores atuais no período de 2026-2050. Estes custos serão ocasionados pela medida de combate à fraude da quilometragem, em que terá de ser desenvolvido um sistema de registo das leituras dos conta-quilómetros dos veículos nas garagens e noutras estações de reparação. Expressos em valores atuais durante o período de 2026-2050, os custos administrativos pontuais e recorrentes totais decorrentes desta medida são estimados em 2,12 mil milhões de EUR. Além disso, as inspeções na estrada de furgonetas gerarão custos administrativos recorrentes (ou seja, custos de mão de obra para as inspeções adicionais), estimados em 107,5 milhões de EUR expressos em valores atuais durante o período de 2026-2050 em relação ao cenário de base.

Os custos totais de ajustamento para a opção preferida são estimados em 207,2 milhões de EUR, expressos em valores atuais durante o período de 2026-2050 em relação ao cenário de base, dos quais 29,7 milhões de EUR representam custos pontuais. Os custos de ajustamento adicionais mais significativos para as autoridades decorrem da introdução da teledeteção e da opção de utilizar despistagem de fumos para medir as emissões de NOx dos camiões, bem como da instalação de câmaras de ruído. Tal implica custos pontuais para a aquisição do equipamento necessário, a criação da infraestrutura informática correspondente e a formação conexa dos inspetores, bem como custos recorrentes da manutenção do equipamento e da gestão de dados e custos de mão de obra representados pelos inspetores encarregados da despistagem de fumos. Os custos totais de ajustamento decorrentes desta medida no período de 2026-2050 são estimados em 192,9 milhões de EUR, expressos em valores atuais em relação ao cenário de base.

Espera-se igualmente que a iniciativa proporcione economias de custos às administrações nacionais, decorrentes da introdução do certificado de inspeção técnica em formato eletrónico, da interligação dos registos nacionais de veículos e da emissão de certificados de matrícula digitais. Prevê-se que as poupanças sejam significativas, atingindo 5,23 mil milhões de EUR, expressos em valores atuais durante o período de 2026-2050.

### ***Proporcionalidade***

A opção política preferida é considerada proporcional ao que é necessário para alcançar os objetivos políticos globais. O âmbito da opção limita-se ao que melhor pode ser alcançado a nível da UE (em termos de harmonização dos métodos e do âmbito das inspeções, bem como na procura de soluções comuns para assegurar uma partilha e um acesso eficientes aos dados necessários sobre veículos). Embora algumas das medidas estejam associadas a custos significativos, os benefícios superam largamente os custos.

## **D. Acompanhamento**

### ***Quando será reexaminada a política?***

Cinco anos após a aplicação da legislação revista, a Comissão deve proceder a uma avaliação do pacote legislativo para verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados e apresentar as suas principais conclusões sobre a execução no relatório ao Conselho e ao Parlamento Europeu. O relatório deve ser acompanhado, se necessário, de recomendações adequadas.