COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação da Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE

Índice

1. **Introdução** 2
2. Diretiva 4
3. Medidas nacionais de transposição notificadas pelos Estados-Membros e conclusões preliminares da respetiva avaliação 8
4. Estudo de viabilidade da plataforma eletrónica de informações sobre veículos 12
5. Resumo/Conclusões 12

1. INTRODUÇÃO

1.1.Contexto

As inspeções dos veículos são fundamentais para a segurança rodoviária e para assegurar o desempenho ambiental dos veículos. As regras da UE que estabelecem normas mínimas para os controlos dos veículos datam de 1977, tendo sido apenas objeto de atualizações menores. Contudo, desde então, os veículos, o comportamento dos condutores e a tecnologia evoluíram consideravelmente. A primeira alteração significativa do quadro aplicável à inspeção técnica dos veículos foi introduzida com a adoção do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»[1] em 2014. Compreendia três partes: as inspeções técnicas periódicas, as inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais e a documentação de registo dos veículos.

A proposta relativa ao pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2012 foi motivada pelas orientações da Comissão para a política de segurança rodoviária de 2010[2]. No âmbito do *«Objetivo n.º 4: Veículos mais seguros»* das orientações, a Comissão propôs-se *«apresenta[r] propostas tendo em vista a harmonização e o reforço progressivos do controlo técnico e das inspeções técnicas na estrada»*.

A Diretiva 2014/45/UE[3] relativa à inspeção técnica periódica (a seguir, designada por «diretiva») entrou em vigor em 20 de maio de 2018 e introduziu inovações consideráveis em relação à Diretiva 2009/40/CE[4].

Os novos elementos incluem:

- a melhoria da qualidade das inspeções de veículos através de requisitos mínimos comuns aplicáveis aos equipamentos, à formação de inspetores e à avaliação das deficiências;
- a realização obrigatória de controlos técnicos para os componentes eletrónicos de segurança (p. ex., ABS, ESC e *airbags*);
- as primeiras medidas europeias de luta contra a fraude da quilometragem;
- a realização obrigatória de controlos a nível da UE para os motociclos pesados, exceto se os Estados-Membros assegurarem uma melhoria equivalente da segurança rodoviária através de outras medidas;
- a realização de controlos obrigatórios a nível da UE para os tratores de alta velocidade utilizados no transporte comercial rodoviário de mercadorias;
- o reconhecimento mútuo do certificado de inspeção técnica em caso de nova matrícula, quando a frequência dos controlos é a mesma no Estado-Membro de origem e no Estado-Membro de destino.

1.2. Objetivo e âmbito do presente relatório

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_pt

[2] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: *«Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»*, COM(2010) 389 final.

[3] 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).

[4] Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

A Comissão deveria elaborar um relatório até 30 de abril de 2020 nos termos do artigo 20.º, n.º 1, da diretiva, e um relatório até 30 de abril de 2019, nos termos do artigo 20.º, n.º 2. A Comissão reconhece na íntegra e lamenta profundamente a apresentação tardia destes relatórios.

O relatório a apresentar nos termos do artigo 20.º, n.º 1, tem como objetivo:

- fornecer informações sobre a aplicação e os efeitos da diretiva, em particular no que se refere ao nível de harmonização das inspeções técnicas periódicas, à eficácia das disposições sobre o seu âmbito de aplicação, à frequência das inspeções técnicas, ao reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica em caso de nova matrícula de veículos originários de outro Estado-Membro;
- apresentar os resultados da análise relativa à viabilidade da introdução de uma plataforma eletrónica de informações sobre veículos[5];
- analisar a necessidade de atualizar os anexos, em particular à luz dos progressos técnicos e da prática.

Este relatório deveria ser submetido para consulta ao comité competente e ser acompanhado, se adequado, de propostas legislativas.

O relatório a apresentar nos termos do artigo 20.º, n.º 2, tem como objetivo:

- fornecer informações sobre a eficácia da inclusão de reboques ligeiros e de veículos de duas e três rodas no âmbito de aplicação da diretiva, com base em estudos independentes;
- avaliar a evolução da situação em matéria de segurança rodoviária na União e, para cada subcategoria de veículos de duas e três rodas, comparar os resultados das medidas nacionais de segurança rodoviária, tendo em conta a distância média percorrida por esses veículos;
- avaliar se as normas e os custos das inspeções periódicas de cada categoria de veículos são proporcionais aos objetivos fixados em matéria de segurança rodoviária;
- e deveria ser acompanhado de uma avaliação de impacto pormenorizada com uma análise dos custos e benefícios em toda a União, incluindo as especificidades dos Estados-Membros.

Tal como referido acima, a diretiva é aplicável desde 20 de maio de 2018. No entanto, é necessário em média um período contínuo de aplicação de três anos para dispor de dados que permitam extrair conclusões válidas, pelo que só será possível iniciar a recolha de dados sobre os efeitos da diretiva a partir da segunda metade de 2021.

Neste contexto, o presente relatório pretende apresentar as principais medidas de aplicação dos Estados-Membros com base nas conclusões preliminares do controlo da transposição e nos resultados do estudo de viabilidade da plataforma eletrónica de informações sobre veículos[6].

Todavia, no que respeita à inclusão dos veículos de duas ou três rodas, note-se que a inspeção técnica periódica destes veículos só começará em 1 de janeiro de 2022, pelo que só será possível obter conclusões válidas a partir de 2025. No que se refere à eficácia da inclusão dos

[5] Como referida no artigo 16.º.
[6] https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8

reboques ligeiros, assinale-se que estes veículos ainda não são abrangidos pela diretiva, o que torna inviável a análise dos efeitos dessa inclusão.

Por último, convém notar que, contrariamente à proposta inicial da Comissão, os reboques ligeiros não foram, em última análise, incluídos no âmbito de aplicação da diretiva. Não obstante, a maioria dos Estados-Membros incluiu esta categoria adicional de veículos no seu regime de inspeção técnica periódica. No entanto, como indicado acima, é necessário em média um período contínuo de aplicação de três anos para poder extrair conclusões válidas.

2. DIRETIVA

2.1 Âmbito da diretiva e competências

A diretiva manteve o princípio da Diretiva 2009/40/CE segundo o qual compete ao Estado-Membro de matrícula do veículo a realização das inspeções técnicas.

A diretiva manteve igualmente os controlos obrigatórios de segurança e de desempenho ambiental para todos os veículos já objeto de inspeções técnicas periódicas em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE, ou seja, os automóveis de passageiros, os veículos de ligeiros e pesados de transporte de pessoas ou mercadorias e os reboques pesados.

Contudo, existem dois novos grupos de veículos:

- o controlo de tratores com velocidade máxima superior a 40 km/h (alta velocidade), se utilizados principalmente na via pública para o transporte comercial rodoviário de mercadorias, e
- o controlo de certos veículos de duas ou três rodas com cilindrada superior a 125 cm^3, a partir de 1 de janeiro de 2022.

Em alguns casos, a diretiva oferece aos Estados-Membros a possibilidade de excluírem determinados veículos, registados no seu território, do regime de inspeção, como os veículos de interesse histórico, os veículos com imunidade diplomática ou os veículos utilizados exclusivamente em pequenas ilhas ou em zonas pouco povoadas.

No caso dos veículos de duas ou três rodas recentemente incluídos, a diretiva autoriza os Estados-Membros a exclui-los das inspeções técnicas, se tiverem adotado medidas alternativas de segurança rodoviária, tendo em conta, nomeadamente, as estatísticas pertinentes de segurança rodoviária que abranjam, pelo menos, cinco anos.

Os Estados-Membros devem notificar estas isenções à Comissão.

2.2 Frequência dos controlos, conteúdo e métodos de controlo

Não houve qualquer alteração na frequência dos controlos para os veículos já ensaiados em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE. A diretiva também manteve a flexibilidade da frequência dos controlos, permitindo aos Estados-Membros a aplicação de períodos mais curtos entre inspeções.

Um novo elemento respeita às categorias de veículos recentemente incluídas no regime de inspeção. Os tratores de alta velocidade têm de ser controlados, pela primeira vez, quatro anos após o seu primeiro registo e, posteriormente, de dois em dois anos.

A frequência dos controlos aplicável aos veículos de duas ou três rodas não é definida pela diretiva, mas deixada ao critério dos Estados-Membros, bem como os itens a controlar e os métodos de controlo.

Para todas as outras categorias de veículos, são especificados requisitos mínimos harmonizados no anexo I da diretiva. O anexo define os itens a controlar, o conteúdo, os métodos, as razões da reprovação e a classificação.

A diretiva introduziu uma solução para os casos em que os veículos precisam de ser inspecionados antes da data prevista da inspeção periódica seguinte. Os Estados-Membros podem exigir que o veículo seja submetido a inspeção, por exemplo, após um acidente, se alguns sistemas do veículo tiverem sido alterados ou para controlar com maior frequência os veículos que atinjam 160 000 km.

2.3 Avaliação das deficiências

Em 2010, a Comissão adotou uma recomendação[7] com orientações destinadas aos inspetores e para assegurar uma avaliação harmonizada das deficiências enumeradas no anexo II da Diretiva 2009/40/CE. Esta recomendação introduziu três categorias de deficiências (pequenas, grandes e perigosas) e definiu cada categoria de deficiência para efeitos de orientação.

Com base na recomendação, a diretiva introduziu a avaliação das deficiências de uma forma harmonizada. Dependendo da sua gravidade, as deficiências podem ser ligeiras, importantes ou perigosas, e referem-se tanto à segurança como ao desempenho ambiental do veículo. Se, numa inspeção técnica, forem detetadas várias deficiências pertencentes a diferentes categorias de severidade, o veículo deve ser classificado com base na deficiência mais grave. Além disso, se um veículo apresentar várias deficiências relacionadas com um mesmo item inspecionado (p. ex., sistema de travagem ou direção), o veículo pode ser classificado no grupo de deficiências imediatamente superior se for possível demonstrar que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

2.4 Disposições a tomar em caso de deficiências

Uma das inovações mais importantes da diretiva foi a harmonização das disposições a tomar em caso de deficiência, em função da gravidade da(s) deficiência(s) identificada(s) durante a inspeção técnica periódica.

No caso de o veículo apresentar apenas deficiências ligeiras, as anomalias têm de ser corrigidas, mas o veículo é aprovado na inspeção técnica e não é reinspecionado.

Se forem detetadas deficiências importantes ou perigosas, o veículo é reprovado na inspeção e tem de ser sujeito a nova inspeção após corrigir a(s) deficiência(s). Em caso de deficiências importantes, o veículo tem de ser reinspecionado no prazo de dois meses após a inspeção inicial e pode ser utilizado durante esse período. No entanto, em caso de deficiências perigosas, as autoridades podem suspender a autorização de circulação do veículo, proibindo a utilização do veículo na via pública até que as deficiências sejam corrigidas e seja emitido um novo certificado de inspeção técnica.

2.5 Certificado de inspeção técnica e comprovativo de inspeção, cooperação administrativa entre os Estados-Membros

[7] Recomendação da Comissão referente à avaliação das deficiências no âmbito dos controlos técnicos realizados em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (2010/378/UE).

O certificado de inspeção técnica com disposições mínimas harmonizadas foi introduzido pela Diretiva 2010/48/UE da Comissão[8] em 31 de dezembro de 2013.

Uma das inovações da diretiva é estabelecer que todos os elementos obrigatórios sejam precedidos de um código harmonizado da União, o que facilita a identificação e a compreensão das informações mais relevantes que são fornecidas num documento que de outro modo não seria uniforme.

Com base nas disposições harmonizadas do certificado de inspeção técnica, uma das inovações mais importantes da diretiva é o reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica para efeitos de nova matrícula. Através desta medida, a diretiva pôs fim ao controlo sistemático dos veículos antes da obtenção de nova matrícula, independentemente de terem ou não um certificado de inspeção técnica válido. O único limite ao reconhecimento mútuo reside na exigência de, no momento da nova matrícula, o certificado de inspeção técnica ter de ser válido em termos da frequência de controlos requerida pelo Estado-Membro da nova matrícula. Tal sucede, por exemplo, quando um automóvel é importado de um Estado-Membro com uma frequência de controlos de 4-2-2 e tenta obter uma nova matrícula noutro Estado-Membro com uma frequência de 3-1-1.

Outra medida importante, em caso de dúvida, permite que o Estado-Membro da nova matrícula verifique a validade do certificado de inspeção técnica antes do respetivo reconhecimento. Para o efeito, as autoridades dos Estados-Membros podem utilizar os pontos de contacto nacionais designados e notificados à Comissão. A Comissão elaborou uma lista dos pontos de contacto nacionais notificados, que foi atualizada com base nas notificações subsequentes e que é facultada regularmente aos Estados-Membros.

Os Estados-Membros deveriam apresentar à Comissão uma descrição do certificado de inspeção técnica até 20 de maio de 2018.

A diretiva introduziu medidas significativas sobre a comunicação entre os centros de inspeção e as autoridades competentes. Os centros de inspeção devem transmitir as informações mencionadas no certificado de inspeção técnica por via eletrónica e num prazo razoável após a sua emissão. Todavia, para poderem realizar as adaptações necessárias, os Estados-Membros dispõem de um período até 20 de maio de 2021 para garantir a plena operacionalidade dos meios de comunicação eletrónica. Por último, para garantir a articulação entre a inspeção técnica periódica e o registo eletrónico de veículos introduzido pela Diretiva 2014/46/UE[9], os Estados-Membros devem notificar os resultados dos controlos técnicos às suas autoridades de registo.

2.6 Fraude da quilometragem

A diretiva foi a primeira legislação europeia a estabelecer medidas harmonizadas para combater a fraude da quilometragem. A questão da fraude da quilometragem É abordada do ponto de vista da inspeção técnica periódica, obrigando os Estados-Membros a assegurar que os dados do conta-quilómetros dos veículos registados numa inspeção técnica anterior sejam

[8] Diretiva 2010/48/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques *(JO L 173 de 8.7.2010, p. 47).*

[9] 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).

comunicados ao inspetor que efetua a inspeção seguinte. As informações devem ser disponibilizadas por via eletrónica logo que possível.

Além disso, os Estados-Membros devem prever sanções eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias em caso de adulteração do conta-quilómetros.

2.7 Centros de inspeção, instalações e equipamentos de inspeção, supervisão dos centros de inspeção, inspetores

A diretiva estabelece um certo número de requisitos aplicáveis aos centros de inspeção.

- os centros de inspeção têm de ser autorizados por um Estado-Membro ou pela sua autoridade competente;
- o anexo III estabelece os requisitos técnicos mínimos aplicáveis às instalações e aos equipamentos de inspeção, devendo os Estados-Membros assegurar o seu cumprimento;
- dispõem de um prazo até 20 de maio de 2023 para garantir que todos os centros de inspeção cumprem os requisitos técnicos mínimos.

Para assegurar o pleno cumprimento dos centros de inspeção, os Estados-Membros devem garantir que são supervisionados. Até 1 de janeiro de 2023, os organismos de supervisão deverão estar em condições de cumprir os requisitos e desempenhar as atribuições previstos no anexo V da diretiva, nomeadamente:

- os requisitos aplicáveis aos organismos de supervisão;
- o teor dos regulamentos e procedimentos;
- a verificação da formação e exames dos inspetores;
- a verificação de que as instalações e o equipamento para realização das inspeções satisfazem os requisitos mínimos;
- a validação dos resultados das medições efetuadas nas inspeções técnicas;
- a proposta de revogação ou suspensão da aprovação dos centros de inspeção e/ou da autorização dos inspetores.

Um requisito importante, recentemente introduzido, determina que os resultados das inspeções técnicas só podem ser alterados se as conclusões forem manifestamente erróneas. A alteração tem de estar em conformidade com o procedimento estabelecido pela autoridade competente ou ser efetuada pelo organismo de supervisão.

A diretiva prevê um certo número de medidas para assegurar que os inspetores responsáveis pelas inspeções técnicas dispõem de um nível de conhecimentos e competências adequado e que recebem formação regular. No seu anexo IV, a diretiva define um conjunto mínimo harmonizado de competências e experiência profissional que constituem pré-requisitos para o exercício da atividade de inspetor. Além disso, o anexo IV estabelece o conteúdo mínimo da formação inicial e contínua dos inspetores. Apenas os inspetores já contratados ou autorizados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros ou por um centro de inspeção em 20 de maio de 2018 estão isentos dos novos requisitos.

Os inspetores que satisfazem os requisitos mínimos de competência e formação devem obter o respetivo certificado junto das autoridades competentes ou dos centros de formação aprovados. O anexo IV estabelece ainda as disposições mínimas do certificado a emitir.

2.8 Plataforma eletrónica de informações sobre veículos

De acordo com a diretiva, a Comissão deve analisar a viabilidade da criação de uma plataforma eletrónica de informações sobre veículos. O estudo de viabilidade deve analisar, nomeadamente, os seguintes aspetos:

- considerar as soluções de intercâmbio internacional de dados já existentes e implementadas;
- considerar a forma mais adequada de ligar os sistemas nacionais existentes, com vista ao intercâmbio das informações sobre os dados relativos à inspeção técnica e às leituras dos conta-quilómetros entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, a matrícula e a homologação de veículos, os centros de inspeção, os fabricantes dos equipamentos de inspeção e os fabricantes automóveis.

Além disso, a diretiva prevê que a Comissão realize um estudo de viabilidade sobre:

- a recolha e conservação das informações disponíveis relativas aos principais componentes de segurança dos veículos envolvidos em acidentes graves,
- a forma de colocar à disposição dos inspetores, do titular do certificado de registo de matrícula e dos investigadores de acidentes, de forma anónima, informações sobre o historial de acidentes e as leituras de conta-quilómetros.

3. MEDIDAS NACIONAIS DE TRANSPOSIÇÃO NOTIFICADAS PELOS ESTADOS-MEMBROS E CONCLUSÕES PRELIMINARES DA RESPETIVA AVALIAÇÃO

3.1 Medidas nacionais de transposição notificadas pelos Estados-Membros

Os Estados-Membros deveriam adotar e publicar as medidas nacionais necessárias para dar cumprimento à diretiva até 20 de maio de 2017, e notificá-las posteriormente à Comissão. As medidas são aplicáveis desde 20 de maio de 2018.

Em 20 de maio de 2017, apenas 6 dos 28 Estados-Membros comunicaram à Comissão ter concluído o processo de transposição. Em conformidade com as regras processuais, a Comissão iniciou um certo número de procedimentos por infração, instando os outros 22 Estados-Membros a adotarem as medidas nacionais de transposição necessárias. O início dos procedimentos por infração suscitou uma intensa troca de informações com os Estados-Membros e, na maioria dos casos, resultou na notificação das medidas nacionais de transposição em falta. Dois Estados-Membros, os Países Baixos e a Polónia, declararam que transpuseram a diretiva apenas parcialmente. Estão em curso as ações necessárias para exigir que estes Estados-Membros cumpram a obrigação que lhes incumbe de transposição da diretiva.

3.2 Constatações preliminares

No intuito de obter uma avaliação preliminar das medidas nacionais de transposição relativamente à sua conformidade com os requisitos da diretiva, a Comissão recorreu a um contratante externo. As conclusões do contratante estão a ser analisadas pela Comissão, prevendo-se a conclusão destes trabalhos nos próximos meses.

3.2.1 Âmbito da diretiva e competências

De acordo com a avaliação preliminar das medidas nacionais de transposição, a inclusão dos tratores de alta velocidade e dos veículos de duas e três rodas representou um desafio para alguns Estados-Membros, ao passo que apenas foram constatadas dificuldades menores em relação às categorias de veículos já incluídas no regime de inspeção.

De um modo geral, os veículos agrícolas não parecem estar registados em certos Estados-Membros[10], o que dificultou a introdução de inspeções periódicas para estes veículos.

Apenas dois Estados-Membros — a Irlanda e os Países Baixos — notificaram medidas alternativas de segurança rodoviária e, consequentemente, excluíram as inspeções dos veículos de duas e três rodas. Tendo em conta que as inspeções periódicas destes veículos apenas devem ser asseguradas a partir de 1 de janeiro de 2022, muitos Estados-Membros demoraram na adoção e notificação das medidas nacionais de transposição, observando que a data de aplicação efetiva permitia algum tempo adicional para a transposição.

A maioria dos Estados-Membros(18) aplicou também duas outras categorias de exclusão da diretiva:

- os veículos nunca ou quase nunca utilizados na via pública, tais como veículos de interesse histórico e veículos de competição;
- os veículos utilizados pelas forças armadas, forças de ordem pública, bombeiros, serviços de proteção civil, de emergência ou de socorro.

Além disso, alguns Estados-Membros recorreram à possibilidade de excluir os veículos utilizados para fins agrícolas, hortícolas, florestais ou pesqueiros e os veículos utilizados exclusivamente em pequenas ilhas ou em zonas pouco povoadas.

A maioria dos Estados-Membros (18) incorporou categorias adicionais de veículos no seu regime de inspeção técnica periódica, em especial, as categorias de reboques ligeiros (O1, O2), outras categorias de veículos de duas e três rodas e os veículos agrícolas.

3.2.2 Periodicidade dos controlos, conteúdo e métodos de controlo

A maioria dos Estados-Membros parece ter mantido a frequência dos controlos técnicos já estabelecida em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE, o que significa que, em alguns casos, os Estados-Membros aplicam frequências mais curtas do que as previstas na diretiva em apreço como requisitos mínimos, sobretudo para os automóveis de passageiros, como a Áustria (3-2-1), a Croácia (1-1-1) ou a Alemanha (3-2-2).

A avaliação preliminar indicou que os Estados-Membros não tiveram dificuldade em introduzir a frequência dos controlos para a nova categoria de tratores de alta velocidade (4-2-2).

Tal como acima referido, a diretiva autoriza os Estados-Membros a definir a frequência dos controlos, os itens a controlar, os métodos e as razões das deficiências para os veículos de duas ou três rodas, permitindo uma grande flexibilidade. Por exemplo, na Alemanha a frequência dos controlos é de 2-2-2, em Espanha 4-2-2 e na Croácia 2-1-1.

De acordo com a avaliação preliminar, alguns Estados-Membros parecem ter escolhido a transposição integral do anexo I da diretiva, relativamente aos itens a controlar, o conteúdo, os métodos, as razões da reprovação e respetiva classificação. No entanto, certos Estados-Membros transpuseram as medidas do anexo I através de atos nacionais distintos, o que dificulta a identificação e a avaliação das medidas nacionais de transposição deste anexo de grande complexidade técnica.

[10] Nota: na ausência de legislação europeia, é da competência nacional decidir quais os veículos a registar e, consequentemente, quais os veículos que devem receber um certificado de matrícula e uma chapa de matrícula.

As medidas opcionais da diretiva, que permitem aos Estados-Membros exigir a inspeção de um veículo antes da data prevista da inspeção técnica periódica seguinte (ver ponto 2.2 acima), não foram transpostas na íntegra. Os Estados-Membros referiram sobretudo dois casos:

- depois de um acidente que tenha afetado os principais componentes de segurança do veículo, como as rodas, a suspensão, as zonas de deformação, os sistemas de almofada de ar (*airbag*), a direção ou os travões (cerca de 19 Estados-Membros), e
- quando os sistemas e componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente tenham sido alterados ou modificados (cerca de 12 Estados-Membros).

Cerca de 10 Estados-Membros parecem ter introduzido os controlos técnicos para todos os outros casos em que a segurança rodoviária é gravemente afetada. No entanto, apenas três Estados-Membros tencionam aparentemente exigir que o veículo seja submetido à inspeção periódica em caso de mudança do titular do certificado de matrícula e apenas um prevê inspeções mais frequentes para os veículos com maior quilometragem (160 000 km).

3.2.3 Avaliação das deficiências

Possivelmente devido à recomendação de 2010, a avaliação preliminar das medidas nacionais de transposição não identificou problemas graves potenciais de incumprimento relacionados com as atuais categorias de deficiência (ligeiras, importantes e perigosas).

Os eventuais problemas, a clarificar no quadro de uma futura troca de informações com os Estados-Membros, dizem respeito ao caso em que são detetadas várias deficiências de categorias diferentes durante uma inspeção técnica periódica e o veículo tem de ser classificado com base na deficiência mais grave.

3.2.4 Disposições a tomar em caso de deficiências

A avaliação preliminar das medidas nacionais não identificou quaisquer preocupações específicas em relação às disposições a tomar em caso de deficiências constatadas durante a inspeção.

3.2.5 Certificado de inspeção técnica e comprovativo de inspeção, cooperação administrativa entre os Estados-Membros

Foram identificados vários problemas relacionados com o cumprimento dos requisitos da diretiva:

- vários Estados-Membros não comunicaram atempadamente a descrição do certificado de inspeção técnica, apesar de vários avisos e pedidos enviados pela Comissão;
- em muitos casos, os Estados-Membros não notaram que a diretiva introduziu a utilização obrigatória de códigos harmonizados da União, exigindo alterações à legislação nacional, o que provocou mais atrasos;
- a utilização dos códigos harmonizados da União revelou-se confusa para muitos Estados-Membros e, em vez de utilizarem os códigos do anexo II da diretiva, introduziram outros códigos. Os erros constatados foram esclarecidos mediante troca de informações entre a Comissão e os Estados-Membros em causa. A retificação dos erros implicou a alteração da legislação nacional, provocando novos atrasos.

Em 2016, sabendo da obrigação de apresentação dos certificados de inspeção técnica em 2018, a Comissão solicitou um parecer ao comité sobre a criação de uma ferramenta da Comissão que disponibilizasse esse certificado, o documento comprovativo da inspeção e o certificado de matrícula. Com o apoio do comité, a Comissão lançou o procedimento e criou a nova ferramenta que permite obter os modelos dos documentos relativos ao certificado de matrícula[11] e ao certificado de inspeção técnica[12].

Os Estados-Membros notificaram os seus pontos de contacto nacionais até 20 de maio de 2015 e enviaram atualizações regulares desde então, tal como estabelecido na diretiva.

No que se refere às medidas relacionadas com o reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica, a avaliação preliminar constatou que, na maioria dos Estados-Membros, a transposição foi satisfatória e que apenas serão necessários mais esclarecimentos num pequeno número de casos. A maioria dos Estados-Membros recorreu à medida opcional que permite verificar, em caso de dúvida, a validade do certificado de inspeção técnica.

De acordo com a avaliação preliminar, a maioria dos Estados-Membros parece dispor da comunicação eletrónica necessária entre os centros de inspeção técnica e as autoridades competentes. Todavia, para saber se a comunicação eletrónica está também assegurada entre as autoridades de inspeção e as autoridades de registo será preciso proceder a uma análise mais aprofundada e, possivelmente, novas trocas de informação com os Estados-Membros.

3.2.6 Fraude da quilometragem[13]

Segundo a avaliação preliminar, foram transpostas sem problemas significativos as medidas que exigem aos Estados-Membros a comunicação dos dados do conta-quilómetros registados na inspeção técnica precedente para a inspeção seguinte, logo que disponíveis eletronicamente.

No entanto, no que respeita à obrigação de aplicar sanções eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias em caso de adulteração do conta-quilómetros, constatou-se que as regras nacionais são, em muitos casos, bastante genéricas e não especificamente dirigidas para a fraude da quilometragem. Uma análise mais aprofundada das medidas nacionais e novas trocas de informação com os Estados-Membros em causa permitirão clarificar estes pontos.

3.2.7 Centros de inspeção, instalações e equipamentos de inspeção, supervisão dos centros de inspeção, inspetores

De acordo com a avaliação preliminar, não existem aparentemente lacunas na transposição dos requisitos aplicáveis em matéria de autorização dos centros de inspeção e dos requisitos gerais de supervisão destes centros. Além disso, as medidas gerais, exigindo aos Estados-Membros que assegurem o cumprimento por parte dos inspetores de requisitos mínimos de competência e formação, parecem ter sido transpostas sem problemas assinaláveis.

No entanto, a Comissão terá possivelmente de trocar informações com os Estados-Membros para clarificar as medidas nacionais destinadas a transpor o anexo III sobre os requisitos

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_pt
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_pt
[13] Graças ao generoso apoio do Parlamento Europeu, a Comissão tem trabalhado num projeto-piloto sobre o intercâmbio de dados odométricos com os Estados-Membros voluntários. O projeto-piloto decorre até ao final de 2020.

mínimos das instalações de inspeção técnica, o anexo IV relativo à competência, formação e certificação dos inspetores e o anexo V relativo às atribuições dos organismos de supervisão.

2. ESTUDO DE VIABILIDADE DA PLATAFORMA ELETRÓNICA DE INFORMAÇÕES SOBRE VEÍCULOS[14]

Em conformidade com as disposições da diretiva, a Comissão contratou a Unisys para realizar o estudo de viabilidade durante 2014. O relatório final foi publicado em abril de 2015.

O estudo analisa três casos ou fluxos de dados técnicos:

1. Estados-Membros > Comissão envio pelos Estados-Membros das suas estatísticas bianuais nacionais sobre as inspeções na estrada
2. Centros de inspeção/Estados-Membros, fabricantes de equipamentos de ensaio < > fabricantes de veículos: envio de informações técnicas específicas necessárias à execução das inspeções técnicas periódicas
3. Estado-Membro > Estado-Membro envio no âmbito do procedimento de notificação após uma inspeção técnica na estrada, do procedimento de registo e da inspeção técnica periódica

O estudo concluiu que, para maximizar a reutilização dos sistemas existentes e em termos de custo-eficácia seria mais vantajoso prever um sistema separado para cada finalidade, em vez de um sistema único abrangente. Além disso, independentemente do fluxo de dados sobre os veículos, os dados devem ter um formato e uma estrutura comuns e tal constitui um pré-requisito para a implementação da plataforma de informações sobre os veículos. Tal beneficiará todas as partes interessadas, facilitando o intercâmbio dos dados e melhorando a sua qualidade em todos as fases do ciclo de vida dos veículos.

Por conseguinte, se puderem ser asseguradas determinadas condições em matéria de proteção dos dados, cooperação administrativa, barreiras jurídicas e gestão dos dados, a implementação da plataforma de informações sobre os veículos poderá ser exequível desenvolvendo os sistemas já existentes. Se essas condições não puderem ser asseguradas, o estudo conclui que poderá ser implementado um novo sistema, mas tal implicará tempo e custos adicionais.

5. RESUMO/CONCLUSÕES

O pacote «Inspeção Técnica Automóvel», adotado em 2014, introduziu algumas inovações no domínio da inspeção técnica periódica, da inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais e dos certificados de matrícula, mantendo, ao mesmo tempo, a maioria dos requisitos existentes.

Com exceção de dois casos, os Estados-Membros concluíram com êxito a transposição das medidas da diretiva para a sua legislação nacional. No que diz respeito à conformidade das medidas nacionais com as disposições da diretiva, a avaliação preliminar revela que a transposição foi globalmente satisfatória na maioria dos Estados-Membros, embora, em alguns casos, a Comissão possa ter de proceder a novas trocas de informação com os Estados-Membros em causa, a fim de esclarecer potenciais problemas de não conformidade.

No que se refere aos efeitos da diretiva nos vários aspetos das inspeções técnicas periódicas, só será possível obter conclusões úteis com base nos dados gerados durante três anos de

[14] https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8

aplicação contínua. Todavia, a Comissão acompanhará atentamente a situação e garantirá, em momento oportuno, a realização de uma avaliação *ex post*.