



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 14 de dezembro de 2012 (18.12)
(OR. en)**

17720/12

**Dossier interinstitucional:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 464
CODEC 3038**

RELATÓRIO

de: Secretariado-Geral

para: CONSELHO

n.º doc. ant.: 17242/12 TRANS 447 CODEC 2912

n.º prop. Com.: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

Assunto: Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus
reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE
– *Orientação geral*

I. Introdução

1. A proposta de regulamento relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE faz parte do pacote da inspeção técnica, juntamente com o regulamento relativo às inspeções técnicas na estrada e a diretiva relativa aos documentos de matrícula dos veículos. O pacote relativo às inspeções técnicas foi apresentado ao Conselho em 13 de julho de 2012.

2. A finalidade da proposta é estabelecer normas harmonizadas atualizadas para a inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques, a fim de reforçar a segurança rodoviária e a proteção do ambiente. Pretende-se, com esta proposta, contribuir para o objetivo de reduzir para metade, até 2020, o número de vítimas mortais em acidentes de viação, preconizado nas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020. A proposta contribuirá também para a redução das emissões associadas à manutenção deficiente dos veículos rodoviários.

II. Trabalhos no Conselho

3. O Grupo dos Transportes Terrestres analisou a avaliação de impacto que acompanha o pacote relativo às inspeções técnicas em 7 e 14 de setembro de 2012. A análise da proposta relativa à inspeção técnica periódica teve início no dia 21 de setembro e ficou concluída a 7 de dezembro. Entretanto, foram agendadas várias reuniões técnicas para analisar os anexos à proposta referida em epígrafe.
4. Na reunião de 29 de outubro, o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) analisou as duas perguntas apresentadas pela Presidência para fazer avançar este *dossier* (doc. 15093/12).
5. O Coreper analisou o projeto de orientação geral em 12 de dezembro de 2012. A Presidência tomou nota das observações das delegações, tendo em vista propor um texto de compromisso a submeter à apreciação do Conselho (TTE). Na mesma reunião do Coreper foram resolvidos alguns problemas pendentes. No entanto, há ainda algumas questões a debater, uma vez que certas delegações mantêm reservas sobre o texto. Na versão inglesa do texto em anexo, as alterações em relação ao relatório apresentado ao Coreper vão assinaladas a **negro** e ~~texto riscado~~.

RESERVAS PENDENTES

a) Forma do ato jurídico (nota de rodapé 1)

6. Na sequência do debate de orientação, que teve lugar no Conselho (TTE) de outubro e em que a grande maioria dos Estados-Membros manifestou preferência pela diretiva, a forma do ato jurídico da proposta foi alterada, tendo as disposições pertinentes sido também alteradas em conformidade. Dois dos Estados-Membros apoiam a forma jurídica sugerida pela Comissão (regulamento).

b) Âmbito de aplicação (artigo 2.º – notas de rodapé 4 a 6, 16 e 18)

7. A pedido de uma grande maioria das delegações, os veículos das categorias O2 e L ficam excluídos do âmbito de aplicação da proposta de compromisso da Presidência. Dois dos Estados-Membros opõem-se à eliminação da categoria O2 do âmbito de aplicação da diretiva. Um dos Estados-Membros pretende também manter dentro do âmbito de aplicação da diretiva os veículos da categoria L.

c) Inspeção de veículos matriculados noutros Estados-Membros (artigo 4.º – nota de rodapé 11)

8. Um dos Estados-Membros pretende aditar ao artigo 4.º uma disposição que permita aos Estados-Membros efetuarem inspeções técnicas e emitir certificados de inspeção a veículos matriculados noutros Estados-Membros. A validade desses certificados deveria ficar limitada ao território dos Estados-Membros que os emitem. O mesmo Estado-Membro pretende ainda aditar outro preceito segundo o qual os certificados emitidos nas condições acima descritas teriam uma validade de 30 dias, para efeitos de retorno dos veículos aos Estados-Membros de matrícula.

d) Frequência das inspeções técnicas (artigo 5.º – nota de rodapé 17)

9. A Presidência propõe que a frequência das inspeções dos veículos de categoria N1 seja fixada em quatro anos a contar da data de primeira matrícula e posteriormente de dois em dois anos. A generalidade dos Estados-Membros apoia esta proposta. No entanto, quatro dos Estados-Membros prefeririam que os veículos desta categoria fossem sujeitos a inspeção um ano a contar da data de primeira matrícula e posteriormente todos os anos.

e) Manipulação do conta-quilómetros (artigo 19.º – nota de rodapé 27 e 28)

10. Um dos Estados-Membros pretende que o texto da nota de rodapé 28 permaneça na parte normativa da diretiva, e não passe para um considerando. A grande maioria dos Estados-Membros é flexível neste ponto e pode aceitar que o texto seja mantido no artigo 19.º, n.º 2. Três Estados-Membros indicaram que não poderiam concordar com a manutenção do texto proposto na parte normativa da diretiva.

11. CZ/DK/UK têm reservas de análise parlamentar. A Comissão tem uma reserva geral sobre o texto. Vão indicadas nas notas de rodapé do anexo ao presente relatório outras reservas das delegações.

III. Conclusão

12. Convida-se o Conselho a analisar o texto reproduzido no anexo ao presente relatório, a resolver alguns dos problemas apontados pelas delegações e a adotar uma orientação geral na reunião de 20 de dezembro de 2012.

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva ¹ estabelece os requisitos mínimos de um regime de inspeção técnica periódica de veículos usados na via pública.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação³

1. A presente diretiva aplica-se aos veículos com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias a seguir indicadas, definidas na Diretivas 2007/46/CE e 2003/37/CE ⁴:
 - veículos a motor projetados e construídos principalmente para o transporte de passageiros e sua bagagem, com pelo menos quatro rodas e não mais de oito lugares sentados, excluindo o do condutor – categoria M1;
 - veículos a motor projetados e construídos principalmente para o transporte de passageiros e sua bagagem, com mais de oito lugares sentados, excluindo o do condutor – categorias M2 e M3;

¹ BG/IT preferem um regulamento em vez de uma diretiva. Reserva da Comissão quanto à alteração da forma do ato jurídico.

² Comissão: reserva quanto à supressão de qualquer categoria.

³ É aditado como considerando o seguinte texto: "Os controlos a efetuar durante o ciclo de vida do veículo devem ser relativamente simples, rápidos e pouco onerosos."

⁴ IT opõe-se à supressão da referência à Diretiva 2002/24/CE porque pretende que os veículos da categoria L fiquem abrangidos pelo âmbito da presente diretiva.

- veículos a motor projetados e construídos principalmente para o transporte rodoviário de mercadorias, com uma carga máxima não superior a 3,5 toneladas – categoria N1,
- veículos a motor projetados e construídos principalmente para o transporte rodoviário de mercadorias, com uma carga máxima superior a 3,5 toneladas – categorias N2 e N3,
- [...] ⁵
- reboques projetados e construídos principalmente para o transporte de mercadorias ou de pessoas, e para o alojamento de pessoas, com uma carga máxima superior a 3,5 toneladas – categorias O3 e O4,
- [...] ⁶
- tratores de rodas da categoria T5, utilizados principalmente na via pública, com uma velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h.

2. Os Estados-Membros podem isentar da aplicação da presente diretiva os seguintes veículos matriculados no seu território:

- veículos explorados ou utilizados em condições excecionais bem como veículos que não utilizem nunca ou quase nunca a via pública, como veículos de interesse histórico ou veículos de competição,
- veículos utilizados pelas forças armadas, forças de ordem pública, bombeiros, proteção civil, serviços de emergência ou socorro,

⁵ IT/RO/Comissão: contra a supressão dos veículos de categoria O2.

⁶ IT/Comissão: contra a supressão dos veículos de categoria L.

- veículos que gozem de imunidade diplomática,
 - veículos utilizados para fins agrícolas, hortícolas, florestais ou pesqueiros que operem apenas no território do mesmo Estado-Membro,
 - veículos especializados utilizados para o transporte de equipamento de circo ou feira exclusivamente no território do mesmo Estado-Membro, com velocidade máxima de projeto não superior a 40 km/h,
 - veículos utilizados exclusivamente em pequenas ilhas ou em zonas pouco povoadas ⁷
3. Os Estados-Membros podem introduzir requisitos nacionais no que respeita à inspeção técnica quer dos veículos matriculados nos respetivos territórios que não sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva quer dos veículos enumerados no n.º 2.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva apenas são aplicáveis as seguintes definições:

- (1) "Veículo", um veículo a motor que não circule sobre carris ou o seu reboque;
- (2) "Veículo a motor", um veículo de rodas, provido de um motor de propulsão, que se move pelos próprios meios e tem uma velocidade máxima de projeto superior a 25 km/h;

⁷ É aditado como considerando o seguinte texto: "Os veículos utilizados exclusivamente em territórios remotos dos Estados-Membros, designadamente em pequenas ilhas com menos de 5 000 habitantes ou em zonas pouco povoadas com densidade populacional inferior a cinco pessoas por km², são utilizados em condições que podem exigir um sistema específico de inspeção. Por conseguinte, os Estados-Membros devem ter o poder de isentar esses veículos da aplicação da presente diretiva."

- (3) "Reboque", um veículo de rodas, sem propulsão própria e projetado e construído para ser rebocado por um veículo a motor;
- (4) "Semirreboque", um reboque a acoplar a um veículo a motor de tal modo que parte dele assente no veículo e parte substancial da sua massa e a massa da sua carga sejam suportadas pelo veículo;
- (5) [...]
- (6) "Veículo matriculado num Estado-Membro", um veículo que tenha sido matriculado ou entrado em circulação num Estado-Membro;
- (7) "Veículo de interesse histórico", um veículo considerado histórico pelo Estado-Membro de matrícula ou por um dos seus organismos de autorização designados que cumpra todas as condições seguintes:
- Ter sido fabricado ou matriculado pela primeira vez há pelo menos 30 anos,
 - O seu tipo específico ter deixado de ser produzido,
 - Estar no seu estado original e as características técnicas dos seus componentes principais, designadamente o motor, travões, direção, suspensão ou carroçaria, não terem sofrido alterações substanciais.
- (8) "Titular do certificado de matrícula", a pessoa singular ou coletiva em cujo nome o veículo esteja matriculado;
- (9) "Inspeção técnica", uma inspeção para garantir que o veículo é seguro para utilização na via pública e está conforme com as características ambientais requeridas.

- (10) "homologação", um procedimento em que o Estado-Membro certifica que um veículo satisfaz as disposições administrativas e os requisitos técnicos pertinentes referidos nas Diretivas 2003/37/CE e 2007/46/CE;
- (11) "Deficiências", as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica;
- (12) "Certificado de inspeção técnica", um relatório da inspeção emitido pela autoridade competente, ou pelo centro de inspeção, que contém os resultados da inspeção técnica;
- (13) "Inspetor", a pessoa autorizada por um Estado-Membro ou pela respetiva autoridade competente a efetuar inspeções técnicas num centro de inspeção ou, se for o caso, por conta da autoridade competente;
- (14) "Autoridade competente", a autoridade ou organismo público autorizado pelo Estado-Membro e responsável por administrar o sistema nacional de inspeções técnicas, incluindo, se for o caso, a execução das inspeções técnicas;
- (15) "Centro de inspeção", organismo ou estabelecimento público ou privado ⁸ autorizado por um Estado-Membro a efetuar inspeções técnicas;
- (16) "Organismo de supervisão", um ou mais organismos instituídos por um Estado-Membro, responsáveis pela supervisão dos centros de inspeção. O organismo de supervisão pode fazer parte da autoridade competente.
- (16-A) "Pequena ilha" uma ilha com menos de 5 000 habitantes, não ligada a outras partes do território por pontes ou túneis rodoviários, ⁹

⁸ Será aditado um considerando para resolver a questão do interlocutor a nível nacional.

⁹ O conceito de "pequenas ilhas" provém das Orientações relativas aos Auxílios Nacionais com finalidade Regional 2007-2013 (JO C 54, 4.3.2006, p. 13).

(16-AA) "Zonas pouco povoadas", áreas predefinidas com uma densidade populacional inferior a cinco pessoas por quilómetro quadrado,¹⁰

(16-AAA) "Via pública", uma via de utilidade pública geral como as estradas locais, regionais ou nacionais, vias rápidas ou autoestradas.

¹⁰ O conceito de "zonas pouco povoadas" provém do artigo 13.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativo aos tempos de condução e períodos de repouso.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Responsabilidades

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, de acordo com a presente diretiva, os veículos sejam periodicamente inspecionados nos centros de inspeção autorizados pelo Estado-Membro em que esses veículos estejam matriculados.

11

2. As inspeções técnicas devem ser efetuadas pelo Estado-Membro ou por um organismo público por ele incumbido dessa função, ou por organismos ou estabelecimentos por ele designados e supervisionados, incluindo organismos privados autorizados ¹².

¹¹ RO deseja que sejam aditadas as seguintes disposições no presente artigo:

"1A. Os Estados-Membros podem efetuar inspeções técnicas e emitir a veículos matriculados noutros Estados-Membros certificados de inspeção com uma validade limitada ao território do Estado-Membro emissor. Se, com base em acordos bilaterais, os certificados de inspeção técnica forem emitidos em nome do Estado-Membro de matrícula, considera-se que têm o mesmo valor legal que os certificados emitidos por este último.

1B. Em derrogação do disposto no número anterior, os Estados-Membros podem efetuar inspeções técnicas e emitir a veículos matriculados noutros Estados-Membros certificados de inspeção com uma validade limitada a trinta dias para efeitos de retorno do veículo ao Estado-Membro de matrícula."

¹² Será inserido um considerando (10-A) com a seguinte redação: "Ao autorizar os centros de inspeção no seu território, os Estados-Membros devem ter em conta que a Diretiva 2006/123/CE relativa aos serviços no mercado interno exclui do seu âmbito os serviços de interesse geral no domínio dos transportes."

3. Quanto aos princípios estabelecidos nos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 no que respeita ao acesso à informação, a Comissão deve adotar, antes da data de aplicação da presente diretiva, a informação técnica necessária às inspeções técnicas que deve ser facultada a preços razoáveis ¹³ pelos fabricantes, de acordo com o anexo II, ponto 3, e as regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de acesso à informação técnica pertinente. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.º.
4. [...] ¹⁴

¹³ AT: reserva de análise.

¹⁴ É aditado como considerando o seguinte texto: "O titular do certificado de matrícula e, se necessário, o operador do veículo são responsáveis por manter o veículo em condições de circulação."

CAPÍTULO III

REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS INSPEÇÕES TÉCNICAS

Artigo 5.º¹⁵

Data e frequência das inspeções técnicas

1. Os veículos são sujeitos a uma inspeção técnica pelo menos com os seguintes intervalos:
 - a) [...] ¹⁶
 - b) Veículos das categorias M1 e N1 ¹⁷ ¹⁸: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos;
 - c) 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;
 - d) Veículos da categoria T5 cuja utilização se efetue principalmente na via pública: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos.
2. [...]
3. O Estado-Membro ou a autoridade competente podem estabelecer o período durante o qual a inspeção técnica deve ser efetuada de acordo com os intervalos definidos no n.º 1.

¹⁵ Comissão: reserva sobre qualquer alteração da frequência das inspeções.

¹⁶ IT / Comissão: contra a supressão dos veículos de categoria L.

¹⁷ AT/BE/LV/RO: incluir N1 na alínea c).

¹⁸ IT/RO/Comissão: contra a supressão dos veículos de categoria O2.

4. Não obstante a data da última inspeção técnica efetuada, o Estado-Membro ou a autoridade competente podem exigir que um veículo seja submetido a uma inspeção técnica antes da data referida nos n.ºs 1 e 2 nos seguintes casos:
- depois de acidente que tenha afetado os principais componentes de segurança do veículo, como as rodas, a suspensão, as zonas de deformação, os sistemas de saco de ar, a direção ou os travões;
 - se tiver havido alteração ou modificação de componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente;
 - sempre que o titular do certificado de matrícula de um veículo tenha mudado,
 - sempre que um veículo da categoria M1 ou N1 exceda 160 000 km,
 - nos casos em que a segurança rodoviária seja gravemente afetada.

Artigo 6.º

Objeto e metodologia das inspeções técnicas

1. Os Estados-Membros devem garantir que as inspeções técnicas cubram pelo menos as áreas referidas no Anexo II, ponto 2.
2. A autoridade competente do Estado-Membro, ou o centro de inspeção, deve inspecionar, relativamente a cada área a que se refere o n.º 1, pelo menos os itens previstos no anexo II, ponto 3, pelo método recomendado aplicável à inspeção desses itens, como prescrito no mesmo ponto. A inspeção pode incluir também uma verificação de que as peças e componentes do veículo correspondem às características ambientais e de segurança exigidas e em vigor à data da homologação ou, se for o caso, à data do retroequipamento.

Artigo 7.º

Avaliação das deficiências

1. O Anexo III prevê, para cada item a controlar, uma lista mínima das deficiências possíveis e o respetivo grau de gravidade.
2. As deficiências constatadas durante as inspeções periódicas dos veículos devem ser classificadas num dos seguintes grupos:
 - deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo nem impacto no ambiente, e outras anomalias menores;
 - deficiências importantes, suscetíveis de prejudicar a segurança do veículo ou de ter impacto no ambiente ou pôr em risco outros utentes da via pública, ou outras anomalias mais importantes;
 - deficiências perigosas que constituem um risco direto e imediato para a segurança rodoviária ou com impacto no ambiente, e justificam que um Estado-Membro ou as suas autoridades competentes proibam a utilização do veículo na via pública.
3. Um veículo que apresente deficiências de um ou mais grupos previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves. Um veículo que apresente várias deficiências nos mesmos itens inspecionados, definidos no âmbito das inspeções no Anexo II, deve ser classificado no grupo imediatamente superior se se puder demonstrar que o efeito combinado dessas deficiências representa um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 8.º

Certificado de inspeção técnica

1. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção, ou as autoridades competentes, se for o caso, que efetuaram a inspeção técnica de um veículo emitam para este um certificado de inspeção de que constem, pelo menos, os elementos enumerados no anexo IV.

 2. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção, ou as autoridades competentes, se for o caso, disponibilizem à pessoa que apresentou o veículo à inspeção o certificado de inspeção técnica ou, se este for eletrónico, uma cópia autenticada do mesmo.
- 2a. Sem prejuízo do artigo 5.º, em caso de nova matrícula de um veículo proveniente de outro Estado-Membro, o Estado-Membro deve reconhecer um certificado de inspeção técnica emitido por qualquer outro Estado-Membro, como se tivesse emitido ele próprio esse certificado, desde que o certificado esteja válido tendo em conta a frequência dos controlos do Estado-Membro que efetua a nova matrícula¹⁹. Nos casos em que haja dúvida, os Estados-Membros podem verificar o certificado de inspeção técnica antes de o reconhecerem.
- Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão uma descrição do certificado de inspeção técnica antes da data de aplicação da presente diretiva. A Comissão transmite sem demora esta informação ao Comité previsto no artigo 16.º.

¹⁹ É aditado como considerando o seguinte texto: "O direito de os Estados-Membros sujeitarem este veículo a uma identificação de veículo não deverá ser afetado pela presente diretiva."

3. A partir da data de **aplicação** da presente diretiva e o mais tardar três anos depois, os centros de inspeção devem comunicar por via eletrónica à autoridade competente do Estado-Membro as informações contidas nos certificados de inspeção técnica que emitem. Essa comunicação deve ter lugar num lapso de tempo razoável a seguir à emissão dos certificados de inspeção técnica. Até àquela data, os centros de inspeção podem comunicar as informações em causa à autoridade competente por outros meios. Os Estados-Membros determinam o período durante o qual a autoridade competente deve manter esta informação. Esse período não deve ser inferior a 36 meses, sem prejuízo dos sistemas fiscais nacionais dos Estados-Membros.
4. Os Estados-Membros devem garantir que, para efeitos da verificação do conta-quilómetros, quando este esteja montado normalmente, as informações da inspeção técnica anterior sejam facultadas aos inspetores logo que estejam disponíveis eletronicamente.
5. Os resultados da inspeção técnica devem ser comunicados à autoridade de matrícula do veículo. Desta comunicação devem constar as informações contidas no certificado de inspeção técnica.

Artigo 9.º

Disposições a tomar em caso de deficiências

1. No caso de deficiências menores apenas, considera-se que o veículo passou na inspeção, as deficiências devem ser corrigidas e o veículo não deve ser inspecionado de novo.
2. Em caso de deficiências importantes, considera-se que não passou na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente decide do período em que o veículo pode circular antes de ser submetido a nova inspeção técnica.

3. Em caso de deficiências perigosas, considera-se que não passou na inspeção. O Estado-Membro ou a autoridade competente podem decidir que o veículo não deve ser utilizado na via pública e que a autorização para ser utilizado na via pública seja suspensa por um período limitado, sem que esse facto implique um novo procedimento de matrícula ²⁰ até que as deficiências tenham sido corrigidas e seja emitido um novo certificado de inspeção técnica que ateste que o veículo está apto a circular.

Artigo 10.º

Prova da inspeção

1. Os centros de inspeção ou, se for o caso, a autoridade competente do Estado-Membro devem apresentar para cada veículo matriculado no respetivo território e submetido a inspeção técnica um comprovativo, como um autocolante, um certificado ou qualquer outra informação facilmente acessível, de que o veículo foi aprovado na dita inspeção. O comprovativo deve indicar a data em que se deve efetuar a inspeção técnica seguinte.

Os Estados-Membros devem enviar à Comissão uma descrição do certificado de inspeção técnica antes da data de aplicação da presente diretiva. A Comissão transmite sem demora esta informação ao Comité previsto no artigo 16.º.

2. Para efeitos de livre circulação, cada Estado-Membro deve reconhecer o certificado emitido nos termos do n.º 1.

²⁰ JO L XXX de XX.XX.XXXX, p. XX

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS

Artigo 11.º

Instalações e equipamento de inspeção

1. Os Estados-Membros devem garantir que as instalações e o equipamento de inspeção utilizados para a inspeção técnica satisfaçam os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no anexo V.
2. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção, ou a autoridade competente, se for o caso, conservem as instalações e o equipamento de inspeção em conformidade com as especificações do fabricante.
3. O equipamento utilizado para medições deve ser periodicamente calibrado de acordo com o anexo V e verificado de acordo com as especificações previstas pelo Estado-Membro ou pelo fabricante.

Artigo 11.º-A

Centros de inspeção

1. Os centros em que os inspetores efetuam as inspeções técnicas devem ser autorizados pelos Estados-Membros ou pelas respetivas autoridades competentes.

2. Para satisfazer os requisitos mínimos em termos de gestão da qualidade, os centros de inspeção devem dar cumprimento aos requisitos do Estado-Membro de matrícula. Os centros de inspeção ²¹ devem garantir a objetividade e a elevada qualidade da inspeção dos veículos.

Artigo 12.º

Inspetores

1. Os Estados-Membros devem garantir que as inspeções técnicas sejam efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação estabelecidos no anexo VI.
2. As autoridades competentes ou, se for o caso, os centros de formação aprovados devem emitir um certificado aos inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação. Do certificado devem constar, pelo menos, as informações enumeradas no anexo VI, ponto 3.
3. Os inspetores ao serviço das autoridades competentes dos Estados-Membros, ou dos centros de inspeção, ou por eles autorizados, à data de aplicação da presente diretiva devem ser dispensados dos requisitos estabelecidos no anexo VI, ponto 1.
4. Ao efetuar uma inspeção técnica, o inspetor não deve ter nenhum conflito de interesses²².
5. A pessoa que apresenta o veículo à inspeção deve ser informada das deficiências a retificar.

²¹ A segunda frase provém do art. 2.º da Diretiva 2009/40/CE.
O considerando 10 é alterado do seguinte modo: "A inspeção técnica dos veículos é uma atividade soberana e deverá, portanto, ser exercida pelos Estados-Membros ou, sob supervisão destes, por organismos públicos ou privados aprovados para o efeito. Os Estados-Membros deverão, em qualquer caso, ser responsáveis por estas inspeções, ainda que o ordenamento jurídico nacional autorize a aprovação de organismos privados para as efetuar, incluindo os que efetuam reparações de veículos".

²² Será inserido um considerando para clarificar o conceito de conflito de interesses.

6. Os resultados de uma inspeção técnica só podem ser alterados, se necessário, por um organismo de supervisão ou de acordo com o procedimento estabelecido pela autoridade competente, se as conclusões da referida inspeção forem manifestamente erróneas.

Artigo 13.º

Supervisão dos centros de inspeção

0. Os Estados-Membros devem garantir que os centros de inspeção sejam supervisionados²³.
1. O organismo de supervisão deve ter, pelo menos, as atribuições enumeradas no anexo VII, ponto 1, e satisfazer os requisitos estabelecidos nos pontos 2 e 3 do mesmo anexo.

Os Estados-Membros devem publicar os regulamentos e procedimentos relativos à organização, às funções e requisitos, incluindo as condições de independência, aplicáveis ao pessoal do organismo de supervisão.

2. Os centros de inspeção explorados diretamente pela autoridade competente devem ser dispensados dos requisitos de aprovação e supervisão, nos casos em que o organismo de supervisão faça parte da autoridade competente.
3. Considera-se que os requisitos referidos nos pontos 0 a 2 são cumpridos pelos Estados-Membros que exigem que os centros de inspeção sejam acreditados nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos²⁴.

²³ É aditado como considerando o seguinte texto: "Os Estados-Membros devem ter competência para autorizar centros de inspeção não localizados no seu território para realizar inspeções técnicas aos automóveis matriculados no seu território se esses centros de inspeção tiverem sido já autorizados pelo Estado-Membro em que estão situados a realizar inspeções técnicas a carros estrangeiros".

²⁴ É aditado como considerando o seguinte texto: "A acreditação dos centros de inspeção ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos não pode constituir uma obrigação para os Estados-Membros."

CAPÍTULO V

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

Artigo 14.º

Cooperação administrativa entre Estados-Membros

1. Cada Estado-Membro deve designar um interlocutor a nível nacional, responsável pelo intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros e a Comissão no quadro da aplicação da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, o mais tardar [*um ano após a entrada em vigor da presente diretiva*], o nome e os dados de contacto do interlocutor nacional e informá-la sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão elabora uma lista atualizada de todos os interlocutores e transmite-a aos Estados-Membros.

Artigo 15.º

Plataforma eletrónica de dados dos veículos

A Comissão deve analisar a viabilidade, os custos e os benefícios da criação de uma plataforma eletrónica de dados dos veículos, aproveitando as soluções informáticas já existentes e postas à prova, no que respeita ao intercâmbio internacional de dados de modo a minimizar os custos e evitar as duplicações. **Essa análise deve estudar a forma mais adequada de ligar** os sistemas nacionais existentes, com vista ao intercâmbio das informações relativas às inspeções técnicas e às leituras dos conta-quilómetros entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, matrícula e homologação de veículos, os centros de inspeção e os construtores automóveis.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES RELATIVAS ÀS COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO E AOS PODERES DELEGADOS

Artigo 16.º

Comité da inspeção técnica automóvel

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011 ²⁵.

Artigo 17.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 18.º, com vista a:

- atualizar apenas a designação da categoria do veículo no artigo 2.º, n.º1, e no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, conforme necessário, no caso de alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação de homologação referida no artigo 2.º, n.º1, sem afetar o âmbito de aplicação nem as frequências das inspeções,
- [...] ²⁶

²⁵ Reserva da Comissão.

²⁶ Reserva da Comissão: contra a supressão deste travessão.

Artigo 18.º

Exercício de delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados a que se refere o artigo 17.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar da [*data de entrada em vigor da presente diretiva*]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 17.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou da data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 17.º só entra em vigor se o Parlamento Europeu ou o Conselho não formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 18.º-A

Apresentação de relatórios

Até [*cinco anos após a data de publicação da presente diretiva*], a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, em particular no que se refere à eficácia das disposições sobre o âmbito de aplicação, à frequência das inspeções técnicas, à **exatidão das leituras de conta-quilómetros**, ao reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção técnica e aos resultados da análise relativa à viabilidade da introdução de uma plataforma eletrónica de dados dos veículos, tal como se indica no artigo 15.º. O relatório deve também analisar a necessidade de atualizar os anexos, nomeadamente à luz dos progressos técnicos e da prática. O relatório deve ser apresentado após consulta ao comité referido no artigo 16.º e ser acompanhado, se necessário, de propostas legislativas.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 19.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto na presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.
2. [...]^{27 28}.
3. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão o mais tardar até [*três anos*] após a data de entrada em vigor da presente diretiva] e informá-la sem demora de qualquer alteração subsequente que as afete.

Artigo 20.º

Disposições transitórias

1. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização das instalações e do equipamento a que se refere o artigo 11.º e que não satisfaçam os requisitos mínimos estabelecidos no anexo V para efetuar inspeções técnicas por um período máximo de [cinco] anos a seguir à data de aplicação da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem aplicar os requisitos estabelecidos nos anexos VI e VII o mais tardar a partir do [quinto] ano seguinte à data de aplicação da presente diretiva.

²⁷ BE: contra a supressão do n.º 2.

²⁸ É aditado como considerando o seguinte texto: "Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para garantir que a manipulação de um conta-quilómetros, normalmente instalado, com o objetivo de reduzir a quilometragem registada ou dar uma ideia falsa do número de quilómetros percorridos pelo veículo seja passível de sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias."

Artigo 21.º

Revogação

A Diretiva 2009/40/CE é revogada com efeitos a partir de [*data de aplicação da presente diretiva*].

Artigo 22.º²⁹

Transposição

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, o mais tardar até [*36 meses após a entrada em vigor da presente diretiva*], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições a partir de [*48 meses após a entrada em vigor da diretiva*].

Quando os Estados Membros adotarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

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

²⁹ É aditado como considerando o seguinte texto sobre os quadros de correspondência: Em conformidade com a Declaração Política Conjunta dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos, de 28 de setembro de 2011, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar, nos casos em que tal se justifique, a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos explicando a relação entre as componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que se justifica a transmissão desses documentos."

Artigo 22.º-A

Entrada em vigor

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

Artigo 22.º-B

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros ³⁰.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

³⁰ Reserva da Comissão.