



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Pacote «Inspeção Técnica Automóvel»

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União
e que revoga a Diretiva 2000/30/CE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- Justificação e objetivos da proposta

A finalidade da proposta é estabelecer normas harmonizadas atualizadas para a inspeção técnica na estrada dos veículos a motor e seus reboques, com vista a 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 2020¹. A proposta contribuirá também para a redução das emissões associadas à manutenção deficiente dos veículos rodoviários.

- Contexto geral

Para poderem ser comercializados, os veículos têm de satisfazer os requisitos aplicáveis para homologação (do modelo ou individual), garante de um nível ótimo de segurança e de comportamento ambiental. Os Estados-Membros estão obrigados a matricular os veículos que obtiveram a homologação europeia com base no «certificado de conformidade» emitido pelo construtor. A matrícula constitui a autorização oficial para o veículo circular na via pública e a confirmação de que o veículo satisfaz os requisitos à data aplicáveis.

Uma vez autorizados a circular, os veículos têm de ser submetidos periodicamente a inspeção técnica. A finalidade destas inspeções é assegurar que os veículos estão aptos a circular com segurança e não representam um perigo para os outros utentes da via pública e para o próprio condutor. Os veículos são, assim, inspecionados para se verificar se satisfazem determinados requisitos, nomeadamente os requisitos de segurança e de proteção do ambiente e os requisitos de equipamento. Atendendo à sua utilização intensa e regular e à sua vocação essencialmente comercial, os veículos utilizados para o transporte comercial de mercadorias, de massa em carga superior a 3,5 toneladas, e os veículos utilizados para o transporte comercial de passageiros, com lotação superior a oito passageiros, são ainda submetidos a inspeções técnicas pontuais na estrada, por meio das quais é possível verificar, em qualquer altura e em qualquer parte da União, se satisfazem os requisitos técnicos e ambientais.

Durante a sua vida útil, um veículo pode voltar a ser matriculado, por ter mudado de proprietário ou ter sido transferido, para utilização permanente, para outro Estado-Membro. É necessário, portanto, introduzir um procedimento para a matrícula de veículos que assegure a irradiação da via pública dos que constituem um risco imediato para a segurança rodoviária. A finalidade principal das inspeções na estrada é assegurar que, no intervalo entre inspeções periódicas, os veículos comerciais não representarão um risco significativo para a segurança rodoviária. Ao abordar a questão da qualidade da manutenção dos veículos comerciais em circulação na União, a proposta visa também promover condições de concorrência equitativas,

¹ COM(2010) 389 final

dissuadindo os operadores irresponsáveis de procurarem ganhar vantagens concorrenciais utilizando veículos em mau estado.

- Disposições em vigor no domínio da proposta

O pacote «inspeção técnica automóvel» reforça as normas vigentes, estabelecidas no quadro legislativo do regime de inspeção automóvel, que abrange a inspeção técnica periódica², a inspeção técnica na estrada³ e os documentos de matrícula dos veículos⁴.

Em comparação com a legislação em vigor que regulamenta as inspeções na estrada, a presente proposta tem como objetivo principal criar um sistema de classificação por nível de risco que permita centrar as inspeções nos veículos explorados por empresas com historial de segurança insatisfatório, premiando assim os veículos das empresas que levam a sério a segurança e a proteção do ambiente. A proposta estabelece também novos requisitos no que respeita às normas e à qualidade das inspeções, designadamente para o equipamento de inspeção, as competências e a formação dos inspetores e a supervisão do sistema de inspeção.

- Coerência com as outras políticas e com os objetivos da União

A proposta vai ao encontro do objetivo da UE de tornar a via pública mais segura, lançado no Livro Branco dos Transportes⁵, e dá execução à estratégia específica de segurança dos veículos no contexto das orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020.

No que respeita à vertente «proteção do ambiente» da proposta, os requisitos previstos contribuem para a redução das emissões de CO₂ e outros poluentes atmosféricos pelos veículos a motor, em sintonia com a estratégia europeia em prol de veículos ecológicos e energeticamente eficientes e com a política integrada no domínio da energia e das alterações climáticas, a chamada «Estratégia 20-20-20», bem como para os objetivos de qualidade do ar estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE⁶.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS COM AS PARTES INTERESSADAS E DOS ESTUDOS DE IMPACTO

- Consulta das partes interessadas

Metodologia da consulta

Ao preparar a proposta, a Comissão consultou de várias formas as partes interessadas:

- Consulta geral pela Internet, abrangendo todos os aspetos da proposta;

² 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)

³ Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade (JO L 203 de 10.8.2000, p. 1)

⁴ Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57)

⁵ COM(2011) 144 final

⁶ Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L 152 de 11.6.2008, p. 1)

- Consulta de peritos e partes interessadas, no quadro de seminários;
- Estudo de opções de aplicação dos regimes de inspeção técnica periódica e na estrada na União Europeia, com vista a identificar medidas e a preparar um instrumento de análise custo-benefício dos efeitos destes regimes.

Resumo das respostas e modo como foram tomadas em consideração

No quadro da consulta pela Internet, as partes interessadas colocaram um conjunto de questões. A avaliação do impacto que acompanha a presente proposta expõe as questões substantivas colocadas e explica como foram consideradas.

A consulta aberta pela Internet decorreu de 29 de julho a 24 de setembro de 2010. A Comissão recebeu 9653 respostas, oriundas de cidadãos, autoridades nacionais, fornecedores de equipamento, centros de inspeção, associações de garagistas e construtores automóveis.

Os resultados estão disponíveis em: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obtenção e utilização de competências especializadas

Domínios científicos/de especialização em questão

A proposta exigiu a avaliação de várias opções de intervenção e das suas incidências económicas, sociais e ambientais.

Metodologia adotada

Um consultor externo (Europe Economics) analisou o impacto de várias opções, recorrendo a relatórios científicos e de avaliação como fonte de dados e modelos para a quantificação pecuniária dos custos e benefícios das opções. Os relatórios mais relevantes foram:

- O relatório da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre a aplicação, pelos Estados-Membros, da Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade, correspondente aos períodos 2005-2006 e 2007-2008⁷;
- AUTOFORE (2007)
- «MOT Scheme Evidence-base», Ministério dos Transportes do Reino Unido, 2008;
- DEKRA, «Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads»;
- DEKRA, «Road Safety Report on Trucks 2009»;
- DEKRA, «Motorcycle road safety report 2010»;

⁷ COM(2010) 754 final

– Relatórios TÜV 2009 / 2010.

Meios utilizados para divulgar publicamente os pareceres dos peritos

Os relatórios de estudo aprovados estão ou irão estar disponíveis no sítio Web da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes.

- Avaliação do impacto

Estudaram-se as seguintes opções, no tocante aos aspetos principais da proposta:

- a) A opção «políticas inalteradas» constitui o cenário de referência, com o qual são comparados os efeitos das outras opções. Com esta opção, o quadro jurídico vigente na UE não se alteraria.
- b) A opção «abordagem não-legislativa» consistiria em melhorar a aplicação da legislação em vigor e reforçar a fiscalização do seu cumprimento. Com esta opção, não se introduziria legislação nova, mas a Comissão redobraría de esforços para melhorar as normas de inspeção e os mecanismos de repressão do incumprimento e lançaria iniciativas de incentivo ao intercâmbio de dados.
- c) A opção «abordagem legislativa» assentaria em duas vertentes.
 - A primeira vertente, apontada para o objetivo específico de reforço da segurança dos veículos em circulação, consistiria na revisão em alta das normas mínimas da UE para a inspeção periódica e a inspeção na estrada e no estabelecimento de normas obrigatórias. Esta é uma questão essencial para evitar que as lacunas do sistema diminuam a eficácia global do regime de inspeção automóvel.
 - A segunda vertente do regime geral, apontada para o objetivo específico de disponibilização dos dados necessários às inspeções e dos dados destas, compreenderia, numa segunda fase, o estabelecimento de um sistema harmonizado de intercâmbio de dados na UE, interligando as bases existentes, com vista a melhorar a execução do pacote de medidas relativas à inspeção técnica automóvel na UE.

Em vários Estados-Membros, há um grande número de centros privados aprovados a efetuar inspeções técnicas periódicas. Para garantir uma abordagem coerente, convirá prever na legislação procedimentos comuns, abrangendo designadamente os prazos mínimos a respeitar e a natureza das informações a comunicar.

A avaliação do impacto evidencia, todavia, os benefícios de se combinar a esfera legislativa com a esfera não-legislativa. Assim, integraram-se nos textos legislativos normas jurídicas não vinculativas estudadas na avaliação do impacto.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- Síntese da ação proposta

O regime de inspeção técnica na estrada passa a abranger os veículos comerciais ligeiros e seus reboques, uma vez que o número de vítimas mortais em acidentes com este grupo de veículos não mostra tendência a diminuir. Os outros veículos ligeiros de utilização comercial, como os táxis ou as ambulâncias, que já são submetidos a inspeção técnica anual, não serão o alvo principal das inspeções na estrada, visto serem os que registam a menor taxa de acidentes com vítimas mortais.

A fim de distribuir melhor as inspeções na estrada efetuadas nos Estados-Membros, define-se a percentagem de veículos comerciais matriculados a inspecionar anualmente. A percentagem prevista não excederá, no total, a percentagem de veículos submetidos a inspeção periódica na União.

A seleção dos veículos basear-se-á no perfil de risco dos operadores e incidirá nos de maior risco, premiando assim os operadores que fazem uma boa manutenção dos seus veículos. Com as disposições vigentes, decorrentes da Diretiva 2000/30/CE, e conforme ilustra o relatório da Comissão sobre a aplicação da diretiva⁸, grande número dos veículos objeto de inspeção na estrada não apresenta deficiências. A avaliação do impacto mostra que, aplicando uma metodologia de classificação por nível de risco para efeitos das inspeções na estrada, é possível obviar a cerca de 2,3 milhões de inspeções a veículos em bom estado e poupar potencialmente às transportadoras 80,4 milhões de euros. O perfil das empresas será traçado com base nos resultados das anteriores inspeções periódicas e na estrada, analogamente ao sistema introduzido pela Diretiva 2006/22/CE⁹ para fazer cumprir as normas de tempo de condução/descanso.

O regime de inspeção na estrada será reforçado com inspeções minuciosas, efetuadas por unidades móveis ou em centros de inspeção próximos com recurso a equipamento especializado. As condições de imobilização da carga serão igualmente objeto de inspeção. As deficiências constatadas serão avaliadas em função do risco que representam, segundo critérios harmonizados.

O nível de conhecimentos e as competências dos inspetores que efetuam as inspeções na estrada devem ser pelo menos equivalentes aos dos que efetuam as inspeções periódicas.

A cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros será reforçada, com inspeções concertadas, iniciativas conjuntas de formação, o intercâmbio eletrónico de dados e o intercâmbio de informações e experiências. Os Estados-Membros deverão cooperar estreitamente e organizar regulamente ações de inspeção concertadas, no âmbito das quais cada Estado-Membro inspecionará no seu território o alvo selecionado, por exemplo o estado dos pneus ou as condições de imobilização da carga.

⁸ COM(2010) 754

⁹ JO L 102 de 11.4.2006, p. 35

A cooperação e o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e com a Comissão processar-se-ão, com maior eficiência, graças à designação de interlocutores nos Estados-Membros.

Os relatórios a apresentar à Comissão terão formato normalizado.

A Comissão deverá ter poderes para adotar atos delegados, para efeitos de atualização dos anexos à luz da evolução técnica, bem como atos de execução, para efeitos de atualização dos modelos de certificados e relatórios, em cooperação com os Estados-Membros, incluindo, nomeadamente, métodos de inspeção alternativos, baseados em sistemas modernos de pós-tratamento de emissões – ainda em desenvolvimento –, para verificar se o nível de emissões de NO_x e partículas dos veículos satisfaz as normas aplicáveis.

- Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

- Princípio da subsidiariedade

Como a proposta não é da competência exclusiva da União, aplica-se o princípio da subsidiariedade.

Os objetivos da proposta não podem ser realizados satisfatoriamente pelos Estados-Membros, pela razão seguinte: como os requisitos técnicos das inspeções na estrada estabelecidos na União são requisitos mínimos, a sua aplicação pelos Estados-Membros gerou disparidades notórias, com incidências negativas tanto na segurança rodoviária como no mercado interno.

A proposta respeita, portanto, o princípio da subsidiariedade.

- Princípio da proporcionalidade

Conforme se explica a seguir, a proposta respeita o princípio da proporcionalidade.

Como mostra a avaliação do impacto, a proposta, ao reforçar o regime de inspeções na estrada e a sua qualidade e ao criar o enquadramento apropriado para um fluxo de informação contínuo, não vai além do necessário para se alcançarem os objetivos de reforço da segurança rodoviária e da proteção do ambiente.

- Escolha do instrumento

Instrumento proposto: regulamento.

Considera-se que o regulamento oferece a indispensável garantia de cumprimento das disposições sem necessitar de transposição para a legislação nacional.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

- Revogação de legislação em vigor

A adoção da proposta implica a revogação de legislação em vigor.

- Espaço Económico Europeu

O ato proposto incide em matéria de interesse para o EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) No Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», publicado em 28 de março de 2011³, a Comissão apontava para o objetivo de «zero mortes» em acidentes de viação, do qual a União se deveria aproximar no horizonte de 2050. Nesta perspetiva, as tecnologias automóveis poderão dar um importante contributo para melhorar o historial de segurança do transporte rodoviário.
- (2) Na comunicação intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»⁴, a Comissão propunha, para o horizonte de 2020, a redução do número de mortes em acidentes de viação na União para metade das registadas em 2010. Para se alcançar este objetivo, a Comissão definiu sete objetivos estratégicos, entre os quais o reforço da segurança dos

¹ JO C, p.

² JO C, p.

³ COM(2011) 144 final

⁴ COM (2010) 389 final

veículos, a redução do número de feridos e o reforço da proteção dos utentes vulneráveis da via pública, em particular os motociclistas.

- (3) A inspeção técnica automóvel é parte de um regime mais vasto cujo propósito é assegurar que os veículos em circulação se mantêm em condições aceitáveis, do ponto de vista da segurança e da proteção do ambiente. Esse regime deverá compreender a inspeção técnica periódica de todos os veículos e a inspeção técnica na estrada dos veículos utilizados no transporte rodoviário comercial, bem como um procedimento de matrícula que garanta que os veículos que constituem um perigo para a segurança rodoviária são irradiados da via pública.
- (4) A União adotou um conjunto de normas e requisitos técnicos no domínio da segurança dos veículos. É necessário contudo assegurar, mediante um regime de inspeções não anunciadas, que os veículos colocados no mercado continuam a satisfazer as normas de segurança durante toda a sua vida útil.
- (5) As inspeções na estrada, estabelecidas pela Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade⁵, são um elemento crucial para que os veículos comerciais conservem durante toda a sua vida útil um alto nível de aptidão para circular. Estas inspeções contribuem não só para a segurança rodoviária e a redução das emissões dos veículos, mas também para prevenir a concorrência desleal no transporte rodoviário que resultaria de um nível de inspeção diferente de Estado-Membro para Estado-Membro.
- (6) As inspeções na estrada deverão ter por base um sistema de classificação por nível de risco. Os Estados-Membros poderão recorrer ao sistema de classificação estabelecido em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho⁶.
- (7) O presente regulamento deverá aplicar-se aos veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h pertencentes às categorias definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos⁷. Os Estados-Membros deverão, contudo, ter a liberdade de inspecionar na estrada veículos não abrangidos pelo regulamento ou controlar outros elementos do transporte rodoviário, em particular os períodos de condução e descanso ou o transporte de mercadorias perigosas.

⁵ JO L 203 de 10.8.2000, p. 1

⁶ JO L 102 de 11.4.2006, p. 35

⁷ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1

- (8) Os relatórios sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE⁸ mostram claramente a importância das inspeções técnicas na estrada. No período 2007-2008, em toda a União, o número de veículos submetidos a esta inspeção e cujo mau estado obrigou à sua imobilização ascendeu a quase 300 000. Os relatórios revelam também disparidades significativas nos resultados das inspeções efetuadas pelos Estados-Membros. No período 2007-2008, a percentagem de determinadas deficiências variava entre 0,6 % num país e 41,4 % no país vizinho. A diferença no número de inspeções na estrada efetuadas pelos vários Estados-Membros é também importante. Para se chegar a um maior equilíbrio, os Estados-Membros deverão comprometer-se a efetuar um número mínimo de inspeções, proporcional ao número de veículos comerciais matriculados no respetivo território.
- (9) A utilização de furgonetas com reboque no transporte rodoviário tem vindo a crescer. A estes veículos não se aplicam, todavia, requisitos como a formação dos condutores profissionais ou a instalação de limitadores de velocidade, o que se traduz num número de acidentes relativamente elevado com estes veículos. Convirá, portanto, incluí-los no âmbito de aplicação do regime de inspeção técnica na estrada.
- (10) Para obviar a custos e encargos administrativos desnecessários e tornar as inspeções mais eficazes, a prioridade na inspeção deverá ser dada aos veículos das empresas que não respeitam as normas de segurança e ambientais, premiando em contrapartida, com menos inspeções, os veículos explorados por empresas responsáveis e atentas à segurança e conservados em bom estado.
- (11) O sistema de inspeções técnicas na estrada deverá consistir numa inspeção inicial, seguida, se necessário, de outra mais minuciosa. Em ambos os casos, a inspeção deverá incidir sobre todas as partes e sistemas relevantes do veículo. No interesse de uma maior harmonização, deverão introduzir-se, para todos os itens possíveis a inspecionar, métodos de inspeção e exemplos de deficiências e sua avaliação por grau de importância.
- (12) Os relatórios das inspeções na estrada têm formato eletrónico em vários Estados-Membros. Se for esse o caso, deverá ser entregue cópia impressa ao condutor. Os dados e informações obtidos nas inspeções na estrada deverão ser transferidos para um repositório comum do Estado-Membro, para que possam ser tratados facilmente e transferidos sem encargos administrativos suplementares.
- (13) O recurso a unidades móveis de inspeção reduz as demoras e os custos para os operadores, uma vez que permite efetuar inspeções minuciosas diretamente na estrada. Em algumas circunstâncias, estas inspeções minuciosas poderão igualmente ser efetuadas em centros de inspeção.
- (14) O pessoal encarregue de efetuar inspeções minuciosas na estrada deverá, pelo menos, ter as mesmas competências e satisfazer os mesmos requisitos que o pessoal que efetua as inspeções previstas no Regulamento (UE) n.º XX/XX/XX do Parlamento

⁸ COM(2010) 754 final

Europeu e do Conselho, de [data], relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE⁹.

- (15) A cooperação e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros são essenciais para uma maior harmonização do sistema de inspeções técnicas na estrada em toda a União. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, cooperar mais estreitamente, inclusive nas ações no terreno. A cooperação deverá igualmente compreender a organização periódica de ações concertadas de inspeção na estrada.
- (16) Com vista ao intercâmbio eficiente de informações entre os Estados-Membros, deverá haver em cada um deles um organismo que sirva de interlocutor com as outras autoridades competentes interessadas. Esse organismo deverá também compilar os dados estatísticos de interesse. Os Estados-Membros deverão, além disso, aplicar no seu território uma estratégia coerente de repressão do incumprimento, designando eventualmente um organismo de coordenação para o efeito. Em cada Estado-Membro, as autoridades competentes deverão definir procedimentos para efeitos da definição dos prazos a respeitar e da natureza das informações a comunicar.
- (17) Para que o regime de inspeção técnica na estrada existente na União possa ser monitorizado, os Estados-Membros deverão comunicar de dois em dois anos à Comissão os resultados das inspeções na estrada. A Comissão deverá transmitir os dados recolhidos ao Parlamento Europeu.
- (18) Os Estados-Membros deverão estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração do presente regulamento e garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e indiscriminadas.
- (19) Para que o presente regulamento possa ser complementado com outras medidas técnicas, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a fim de atender, se for o caso, à evolução da legislação da UE no domínio da homologação de veículos, no que respeita às categorias de veículos, e à necessidade de atualizar os anexos à luz da evolução técnica. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. Ao preparar e elaborar atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, em tempo útil e da forma adequada, dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (20) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão¹⁰.

⁹ JO L [XXX]

¹⁰ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13

- (21) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, designadamente o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de normas harmonizadas para as inspeções na estrada a veículos em circulação na União, não pode ser realizado de forma satisfatória pelos Estados-Membros, mas pode ser mais bem alcançado ao nível da União, esta pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para se alcançar aquele objetivo.
- (22) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, conforme estabelecido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (23) O presente regulamento alarga o âmbito de aplicação da Diretiva 2000/30/CE e atualiza os requisitos técnicos nela estabelecidos. Esta diretiva deverá, portanto, ser revogada. O presente regulamento incorpora, também, as regras constantes da Recomendação 2010/379/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, relativa à avaliação do risco de deficiências detetadas durante a inspeção técnica na estrada (de veículos comerciais) em conformidade com a Diretiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece o regime de inspeção na estrada de veículos comerciais que circulam no território dos Estados-Membros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos veículos comerciais com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho:
 - Veículos a motor afetos ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados, excluindo o do condutor – categorias M2 e M3;

¹¹ JO L 173 de 8.7.2010, p. 97

- Veículos a motor com pelo menos quatro rodas, afetos normalmente ao transporte rodoviário de mercadorias e com massa máxima autorizada não superior a 3500 kg – categoria N1;
 - Veículos a motor afetos ao transporte de mercadorias, com massa máxima autorizada superior a 3500 kg – categorias N2 e N3;
 - Reboques e semirreboques, com massa máxima autorizada não superior a 3500 kg – categorias O1 e O2;
 - Reboques e semirreboques, com massa máxima autorizada superior a 3500 kg – categorias O3 e O4.
2. O presente regulamento não prejudica o direito de os Estados-Membros efetuarem inspeções na estrada a veículos não abrangidos pelas suas disposições.

Artigo 3.º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Veículo», um veículo a motor que não circula sobre carris, bem como o seu reboque ou semirreboque;
- 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;
- 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 assenta no veículo e parte substancial da sua massa e a massa da sua carga são suportadas pelo veículo;
- 5) «Carga», os objetos transportados no veículo ou sobre ele e que não estão fixados de forma permanente no veículo, incluindo os objetos transportados pelo veículo em caixa móvel ou contentor;
- 6) «Veículo comercial», um veículo a motor destinado ao transporte de passageiros ou mercadorias para fins profissionais, bem como o seu reboque;
- 7) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo que foi matriculado ou entrou em circulação num Estado-Membro;
- 8) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa em nome da qual o veículo está matriculado;
- 9) «Inspeção na estrada», uma inspeção não anunciada de um veículo comercial em circulação na via pública do território de um Estado-Membro, destinada a verificar a

aptidão do veículo a circular e efetuada pelas autoridades ou sob supervisão direta destas;

- 10) «Inspeção técnica», a inspeção das partes e componentes de um veículo, para verificar se satisfazem os requisitos de segurança e ambientais aplicáveis à data da homologação, da primeira matrícula ou da entrada em circulação, ou à data do retroequipamento;
- 11) «Autoridade competente», uma autoridade ou um organismo público, responsável por administrar o sistema nacional de inspeções na estrada.
- 12) «Inspetor», uma pessoa autorizada por um Estado-Membro a efetuar inspeções na estrada;
- 13) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção na estrada.
- 14) «Ação de inspeção concertada», uma ação de inspeções na estrada organizada simultaneamente por dois ou mais Estados-Membros;

CAPÍTULO II

REGIME DE INSPEÇÃO NA ESTRADA E OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 4.º

Regime de inspeção na estrada

O regime de inspeção na estrada compreende as inspeções iniciais previstas no artigo 9.º e as inspeções minuciosas previstas no artigo 10.º, n.º 1.

Artigo 5.º

Percentagem de veículos a inspecionar

Cada Estado-Membro deve efetuar, por ano civil, um número total de inspeções iniciais correspondente a pelo menos 5 % dos veículos definidos no artigo 3.º, ponto 1, matriculados no seu território.

Artigo 6.º

Sistema de classificação por nível de risco para efeitos das inspeções na estrada

1. Deve ser instituído a nível nacional, para efeitos das inspeções na estrada, um sistema de classificação por nível de risco baseado no número de deficiências, e sua gravidade, constatadas nos veículos explorados por cada empresa. O sistema deve ser administrado pela autoridade competente do Estado-Membro.

2. A cada empresa recenseada no sistema de classificação por nível de risco deve ser atribuído um perfil de risco, determinado segundo os critérios estabelecidos no anexo I.

As empresas devem ser classificadas nos perfis de risco seguintes:

- risco elevado,
- risco médio,
- risco baixo.

3. Os Estados-Membros podem recorrer ao sistema estabelecido em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho para aplicar o sistema de classificação por nível de risco para efeitos das inspeções na estrada.

Artigo 7.º

Responsabilidades

1. Os condutores dos veículos matriculados nos Estados-Membros devem conservar a bordo do veículo, se existirem, o certificado e o relatório correspondentes, respetivamente, à última inspeção técnica e à última inspeção na estrada efetuadas.
2. O condutor de um veículo objeto de inspeção na estrada deve ter para com os inspetores uma atitude cooperante, facultando-lhes acesso ao veículo e às suas partes para efeitos de inspeção.
3. As empresas devem assegurar a permanente aptidão para circular dos veículos que exploram.

Artigo 8.º

Inspetores

1. Ao selecionarem os veículos para inspeção na estrada e ao efetuarem a inspeção, os inspetores devem abster-se de discriminar veículos em função da nacionalidade do condutor ou do país em que o veículo foi matriculado ou entrou em circulação.
2. O inspetor que efetuou a inspeção técnica de um veículo não deve participar em nenhuma inspeção subsequente na estrada ao mesmo veículo.
3. Os inspetores devem ser imparciais e não ter conflitos de interesse, em particular laços económicos, pessoais ou familiares, com o condutor, o operador ou o titular do certificado de matrícula do veículo inspecionado.
4. Os inspetores não devem, em caso algum, receber remuneração pelo número de inspeções na estrada que efetuem nem pelos resultados destas.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO

Artigo 9.º

Seleção dos veículos para inspeção inicial na estrada

Ao selecionarem os veículos para inspeção na estrada, os inspetores devem dar prioridade aos explorados por empresas classificadas no perfil de risco elevado, conforme previsto no artigo 6.º, n.º 2. Podem ser selecionados outros veículos, que se suspeite representarem um risco para a segurança rodoviária.

Artigo 10.º

Objeto e metodologia das inspeções na estrada

1. Os veículos selecionados para inspeção na estrada, conforme previsto no artigo 9.º, devem ser objeto de uma inspeção inicial.

Na inspeção inicial de um veículo, o inspetor deve:

- a) Verificar, se existirem, o certificado de inspeção técnica e o relatório de inspeção na estrada, conservados a bordo conforme disposto no artigo 7.º, n.º 1;
- b) Avaliar visualmente o estado do veículo e da carga.

Se no relatório anterior de inspeção na estrada estiverem anotadas deficiências, o inspetor deve verificar se foram corrigidas.

2. O inspetor pode decidir, com base nos resultados da inspeção inicial, submeter o veículo, ou o seu reboque, a uma inspeção minuciosa na estrada.

A inspeção minuciosa deve incidir, pelo menos, nos elementos seguintes:

- equipamento de travagem
- direção
- eixos, rodas, pneus e suspensão
- inconvenientes.

A inspeção de cada elemento deve abranger um, vários ou todos os itens conexos enumerados no anexo II.

O inspetor pode também inspecionar outros elementos enumerados no anexo II, ponto 1, selecionando um, vários ou todos os itens conexos enumerados no mesmo anexo.

Se o certificado de inspeção técnica, ou o relatório de inspeção na estrada, indicar ter sido inspecionado, no mês anterior, um dos itens enumerados no anexo II, o inspetor deve abster-se de o inspecionar, exceto se uma deficiência óbvia o justificar.

4. Ao efetuar uma inspeção na estrada, o inspetor deve aplicar os métodos estabelecidos no anexo II.
5. As inspeções minuciosas na estrada devem ser efetuadas exclusivamente por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação previstos no artigo 12.º e no anexo VI do Regulamento (UE) n.º XXX/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques.

Artigo 11.º

Instalações de inspeção

1. As inspeções minuciosas na estrada devem ser efetuadas com recurso a uma unidade móvel de inspeção ou a um centro de inspeção na aceção do Regulamento (UE) n.º XXX/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques.
2. Caso estas inspeções tenham de ser efetuadas num centro de inspeção, o local da inspeção inicial não pode situar-se a mais de 10 km de um centro de inspeção.
2. As unidades móveis de inspeção devem estar providas de equipamento apropriado para as inspeções na estrada, incluindo, pelo menos, o equipamento necessário para avaliar o estado dos travões, da direção e da suspensão e verificar as emissões do veículo.

Artigo 12.º

Avaliação das deficiências

1. O inspetor deve fazer uso da lista de deficiências e respetivo grau de gravidade, constante do anexo III, relativamente a cada item a inspecionar.
2. Ao efetuar uma inspeção na estrada, o inspetor deve atribuir um grau de gravidade a cada deficiência constatada e classificá-la num dos grupos seguintes:
 - deficiências ligeiras, sem efeitos significativos na segurança do veículo, e outras anomalias menores;
 - deficiências importantes, suscetíveis de prejudicar a segurança do veículo ou pôr em risco outros utentes da via pública, e outras anomalias de maior relevo;
 - deficiências perigosas, com um risco direto e imediato para a segurança rodoviária que justifica a inibição de circulação do veículo na via pública em qualquer circunstância.

3. Um veículo que apresente deficiências de um ou mais dos grupos previstos no n.º 2 deve ser classificado no grupo correspondente às deficiências mais graves. Um veículo que apresente várias deficiências do mesmo grupo deve ser classificado no grupo imediatamente superior se o efeito combinado das deficiências representar um risco acrescido para a segurança rodoviária.

Artigo 13.º

Normas específicas para a inspeção das condições de imobilização da carga

O inspetor pode inspecionar as condições de imobilização da carga transportada por um veículo, conforme previsto no anexo IV. As disposições a que se refere o artigo 14.º são igualmente aplicáveis em caso de deficiência importante ou perigosa da imobilização da carga.

Artigo 14.º

Disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas

1. Toda e qualquer deficiência importante constatada numa inspeção inicial ou minuciosa deve ser corrigida sem demora e nas imediações do local da inspeção.
2. Se o veículo estiver matriculado no Estado-Membro em que foi objeto da inspeção na estrada, o inspetor pode decidir submetê-lo a inspeção técnica num prazo especificado. Se o veículo estiver matriculado noutro Estado-Membro, o inspetor pode requerer à autoridade competente desse Estado-Membro, pelo procedimento previsto no artigo 18.º, n.º 3, que submeta o veículo a nova inspeção técnica.
3. O inspetor só pode autorizar um veículo que apresenta deficiências perigosas a voltar a circular se estas deficiências forem corrigidas no local da inspeção. O inspetor pode, todavia, autorizar a condução do veículo para a oficina mais próxima em que possam ser corrigidas as deficiências, desde que estas sejam atenuadas de forma a permitir essa deslocação e não haja risco imediato para a segurança dos ocupantes do veículo e outros utentes da via pública.

O inspetor pode autorizar um veículo que apresenta deficiências perigosas a ser levado diretamente para o local mais próximo em que possa ser reparado ou fique imobilizado.

Artigo 15.º

Taxa de inspeção

Os Estados-Membros podem impor o pagamento de uma taxa nos casos em que são constatadas deficiências importantes ou perigosas por ocasião de uma inspeção minuciosa. O valor da taxa deve ser razoável e não exceder o da cobrada pela inspeção técnica dos veículos da mesma categoria.

Artigo 16.º

Relatórios e base de dados das inspeções na estrada

1. Concluída uma inspeção minuciosa, o inspetor deve redigir um relatório conforme previsto no anexo V. O condutor do veículo deve receber um exemplar ou, se o relatório for em formato eletrónico, uma cópia impressa do relatório.
2. O inspetor deve comunicar à autoridade competente, num lapso de tempo razoável, os resultados das inspeções minuciosas que efetuou. A autoridade competente deve conservar essas informações durante 36 meses, a contar da data de receção.
3. Os resultados da inspeção na estrada devem ser comunicados à autoridade que emitiu a matrícula do veículo.

CAPÍTULO IV

COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

Artigo 17.º

Designação dos interlocutores

1. Cada Estado-Membro deve designar um interlocutor, o qual:
 - assegurará a coordenação com os interlocutores designados pelos outros Estados-Membros, no que respeita às medidas tomadas em conformidade com o artigo 18.º;
 - transmitirá à Comissão os dados referidos no artigo 20.º,
 - será responsável pelo intercâmbio de informações e pela prestação de assistência às autoridades competentes dos outros Estados-Membros.
2. Cada Estado-Membro deve comunicar à Comissão, até *[um ano a contar da entrada em vigor do regulamento]*, o nome e os dados de contacto do interlocutor nacional e informá-la sem demora de qualquer alteração a esse respeito. A Comissão compilará a lista de interlocutores e transmiti-la-á aos Estados-Membros.

Artigo 18.º

Cooperação entre os Estados-Membros

1. Nos casos em que se constatem, num veículo não matriculado no Estado-Membro em que foi inspecionado, deficiências importantes ou perigosas que determinam a inibição de circulação do veículo, o interlocutor desse Estado-Membro deve comunicar os resultados da inspeção à autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado. Essa comunicação deve conter os dados do relatório de inspeção na estrada previstos no anexo VI. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as normas de execução para o processo

de notificação dos veículos que apresentam deficiências importantes ou perigosas à autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado.

2. Nos casos em que se constatarem deficiências importantes ou perigosas num veículo, o interlocutor do Estado-Membro em que o veículo foi inspecionado pode requerer à autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado que tome as medidas apropriadas, designadamente submeter o veículo a nova inspeção técnica, conforme previsto no artigo 14.º.

A autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado deve informar das medidas tomadas o Estado-Membro em que o veículo foi inspecionado.

Artigo 19.º

Ações concertadas de inspeção na estrada

Os Estados-Membros devem organizar, pelo menos seis vezes por ano, ações concertadas de inspeção na estrada. Os Estados-Membros podem combinar essas ações com as previstas no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE.

Artigo 20.º

Comunicação de informações à Comissão

1. Os Estados-Membros devem comunicar de dois em dois anos à Comissão, antes de 31 de março e por meios eletrónicos, os dados recolhidos no biénio anterior relativos aos veículos inspecionados. Esses dados devem compreender:
 - a) O número de veículos inspecionados;
 - b) As categorias a que pertencem os veículos inspecionados, conforme indicado no anexo V, ponto 6;
 - c) Os Estados-Membros em que os veículos foram matriculados;
 - d) Os itens controlados e as deficiências constatadas, conforme indicado no anexo V, ponto 8.

O primeiro relatório a apresentar respeitará ao biénio que se inicia em 1 de janeiro de [ano].

2. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, as normas de execução para a comunicação a que se refere o n.º 1. Até que sejam estabelecidas essas regras, deve ser utilizado o modelo de relatório que figura no anexo VI.

A Comissão deve transmitir os dados recolhidos ao Parlamento Europeu.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AOS PODERES DELEGADOS E ÀS COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO

Artigo 21.º **Atos delegados**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 22.º, com vista à:

- atualização do artigo 2.º, n.º 1, conforme necessário para atender a alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação referida naquele artigo;
- atualização dos anexos à luz da evolução técnica ou das alterações da legislação internacional ou da União.

Artigo 22.º **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes prevista no artigo 21.º é conferida por um período indeterminado [*a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.*]
3. A delegação de poderes prevista no artigo 21.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos 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. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 21.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data em que o ato lhes foi notificado, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 23.º **Comitologia**

1. A Comissão é assistida por um comité. Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o presidente assim o decidir, ou a maioria simples dos membros assim o requerer.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 24.º **Sanções**

1. Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração do presente regulamento e tomar as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e indiscriminadas.
2. O regime a que se refere o n.º 1 deve compreender as sanções a aplicar nos casos que o condutor, ou o operador, não coopere com o inspetor ou não corrija as deficiências constatadas na inspeção.
3. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão até *[um ano a contar da entrada em vigor do regulamento]* e informá-la sem demora de qualquer alteração subsequente que as afete.

Artigo 25.º **Revogação**

A Diretiva 2000/30/CE é revogada com efeitos a partir de *[data a partir da qual o presente regulamento é aplicável]*.

Artigo 26.º **Entrada em vigor e aplicação**

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

O presente regulamento é aplicável a partir de *[12 meses após a entrada em vigor]*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*