



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Pacote «Inspeção técnica automóvel»

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho
relativa aos documentos de matrícula dos veículos**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- Justificação e informações da proposta

A finalidade do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» é reforçar e impor a inspeção técnica dos veículos a motor e seus reboques, com vista a aumentar 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.

Neste contexto, a proposta visa melhorar a aplicação dos regimes de inspeção periódica e inspeção na estrada, designadamente nos casos em que as condições técnicas dos veículos criam um risco iminente para a segurança rodoviária, por meio de medidas como a suspensão ou o cancelamento da matrícula do veículo.

- 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.

¹ COM(2010) 389 final

A finalidade do ato de matrícula é admitir um veículo em circulação rodoviária, ou seja, autorizar a sua utilização na via pública. A autorização é evidenciada pela aposição da chapa de matrícula no veículo e pela emissão do certificado de matrícula.

- Disposições em vigor no domínio da proposta

A proposta altera os requisitos relativos aos documentos de matrícula dos veículos, estabelecidos no quadro legislativo vigente².

Comparada com o diploma em vigor, a proposta prevê definições mais precisas quanto ao local de matrícula dos veículos e à suspensão ou cancelamento de matrículas. Estabelece, também, novos requisitos, relativos aos registos eletrónicos das matrículas e ao seguimento a dar às notificações respeitantes aos resultados das inspeções técnicas periódicas, à emissão de nova matrícula e ao abate de veículos.

- 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 Transportes³, e dá execução à estratégia específica de segurança dos veículos no contexto das orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020.

A proposta é também consentânea com as recomendações de relançamento da política do mercado interno formuladas no Relatório Monti de maio de 2010⁴, designadamente a redução dos obstáculos administrativos às transferências transfronteiras de veículos usados.

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

- Consulta das partes interessadas

Metodologia da consulta

Ao preparar a proposta do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», a Comissão consultou de várias formas as partes interessadas:

- Consulta geral pela Internet, abrangendo todos os aspetos da proposta;
- Consulta de peritos e partes interessadas, no quadro de seminários;
- Estudo de opções de execução do regime de inspeção técnica automóvel na União Europeia, com vista a identificar medidas e a preparar um instrumento de análise custo-benefício dos efeitos do regime.

² Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos

³ COM(2011) 144 final

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf

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 2007-2008 [COM(2010) 754 final];
- 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»;
- 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, nem haveria a curto prazo adaptações do anexo técnico da Diretiva 2009/40/CE, visto este ter sido recentemente alterado (Diretiva 2010/48/UE) por procedimento de comitologia. Consequentemente, o âmbito e a frequência das inspeções técnicas não mudariam, nem seriam adotadas medidas atinentes ao intercâmbio de informações. Continuará a faltar um enquadramento para o intercâmbio de dados.
- 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.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- Síntese da ação proposta

A proposta prevê as condições de suspensão e cancelamento de matrículas.

Com esta medida, os veículos que constituam um risco imediato para a segurança rodoviária devido a deficiências perigosas deixarão de poder circular na via pública, uma vez que a sua matrícula será suspensa até que sejam aprovados em nova inspeção técnica. Para reduzir o ónus administrativo, a matrícula deverá poder ser reposta sem novo processo de matrícula, uma vez levantada a suspensão.

A proposta prevê igualmente o cancelamento automático da matrícula original de um veículo que receba uma nova matrícula noutra Estado-Membro. Evitam-se, assim, atos paralelos de matrícula de um veículo em Estados-Membros distintos. Como a obrigação de submeter o

veículo a inspeção técnica periódica está associada ao Estado de matrícula, tais atos paralelos resultariam na obrigação de submeter o veículo a inspeção nos Estados-Membros em causa.

As matrículas dos veículos que devam ser abatidos na sequência da inspeção técnica periódica, ou que são notificados como «veículos em fim de vida», serão canceladas uma vez recebida a notificação respetiva.

A proposta prevê ainda o estabelecimento de registos eletrónicos dos processos de matrícula. Estas informações serão disponibilizadas para efeitos das inspeções técnicas, uma vez que só parte delas consta do certificado de matrícula. O registo permite dar seguimento à notificação dos resultados da inspeção técnica, do ato de nova matrícula e do abate de um veículo.

A Comissão deverá ter poderes para atualizar, por meio de atos delegados, os anexos da diretiva, à luz da evolução da legislação da UE no domínio da homologação de veículos, no que respeita ao teor do certificado de conformidade, e à luz da evolução técnica.

- 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 vigentes não são aplicados de forma uniforme pelos vários Estados-Membros, há disparidades notórias na aplicação do regime de inspeção periódica e de inspeção na estrada, o que tem incidências negativas tanto na segurança rodoviária como no mercado interno. Para possibilitar um fluxo de informação contínuo entre os Estados-Membros sobre a matrícula de veículos, terá de haver registos com o mesmo conteúdo em todos os Estados-Membros.

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 estabelecer um regime de inspeção automóvel 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: alteração de uma diretiva em vigor.

A alteração da diretiva em vigor é considerada o instrumento adequado.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento da União.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho
relativa aos documentos de matrícula dos veículos**

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 Europeu⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) 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.
- (2) A matrícula de um veículo autoriza a circulação deste na via pública. A Diretiva 1999/37/CE de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos⁷ aplica-se apenas à emissão de matrículas para os veículos. Não obstante, e especialmente nos casos em que a circulação de um veículo na via pública constituiria um risco dadas as suas condições técnicas, deverá ser possível suspender a matrícula. Para reduzir o ónus administrativo resultante, é conveniente dispensar a repetição do processo de matrícula uma vez levantada a suspensão.

⁵ JO C, p.

⁶ JO C, p.

⁷ JO L 138 de 1.6.1999, p.57.

- (3) Deverá prever-se a possibilidade de cancelamento da matrícula, nomeadamente quando o veículo for matriculado de novo noutro Estado-Membro ou for abatido e desmantelado.
- (4) Os dados respeitantes aos veículos deverão ser conservados em registos nacionais, a fim de facilitar o seu intercâmbio e de reduzir os encargos administrativos.
- (5) Quando forem detetadas deficiências perigosas num veículo por ocasião de uma inspeção técnica, as autoridades competentes deverão suspender a matrícula até que o veículo seja aprovado em nova inspeção.
- (6) Para que a presente diretiva possa ser complementada 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, com vista à atualização dos anexos à luz da evolução da legislação da UE no domínio da homologação de veículos, no que respeita ao teor dos certificados de conformidade, e 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.
- (7) 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 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 a transmissão desses documentos se justifica,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 1999/37/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 1.º, primeiro parágrafo, passa a ter a redação seguinte:

«A presente diretiva aplica-se aos documentos de matrícula dos veículos vigentes nos Estados-Membros.»
2. Ao artigo 2.º são aditadas as alíneas seguintes:
 - «e) “*Suspensão da matrícula*”: a retirada da autorização de circulação de um veículo na via pública por um período limitado e que não obriga a um novo processo de matrícula;
 - f) “*Cancelamento da matrícula*”: a retirada permanente da autorização de circulação de um veículo na via pública e que obriga a um novo processo de matrícula.»

3. Ao artigo 3.º é aditado o número seguinte:

«4. Os Estados-Membros devem conservar num registo eletrónico os dados respeitantes a todos os veículos matriculados no seu território. Os dados introduzidos no registo devem compreender todos os elementos especificados no anexo I, bem como os resultados das inspeções técnicas obrigatórias previstas no Regulamento XX/XX/XX [relativo à inspeção técnica periódica]. Os Estados-Membros devem disponibilizar os dados técnicos dos veículos às autoridades competentes ou aos centros de inspeção que efetuam inspeções técnicas a veículos.»

4. É inserido o artigo seguinte:

«Artigo 3.º-A

1. Se a autoridade competente para a matrícula dos veículos rodoviários num Estado-Membro receber notificação de que a inspeção técnica de um veículo revelou neste deficiências perigosas, na aceção do artigo 7.º do Regulamento XX/XX/XX [relativo à inspeção técnica periódica], a matrícula deve ser suspensa e o veículo submetido a nova inspeção.

A suspensão produz efeitos até que o veículo seja aprovado em nova inspeção técnica. Na sequência dessa aprovação, a autoridade que emitiu a matrícula deve autorizar sem demora a reposição do veículo em circulação.

2. Se a autoridade competente para a matrícula dos veículos rodoviários num Estado-Membro receber notificação de que um veículo foi objeto de tratamento enquanto veículo em fim de vida, em conformidade com o disposto na Diretiva 2000/53/CE⁸, a matrícula do veículo deve ser cancelada e esta informação introduzida no registo eletrónico dos dados do veículo.»

4. Ao artigo 5.º é aditado o número seguinte:

«3. O Estado-Membro que receba notificação de que um veículo foi objeto de nova matrícula noutra Estado-Membro deve cancelar a matrícula do veículo no seu território.»

5. Os artigos 6.º e 7.º passam a ter a redação seguinte:

«Artigo 6.º
Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 7.º, com vista à adaptação dos anexos à luz da evolução técnica.

⁸ JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

Artigo 7.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 6.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 6.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 6.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 2.º
Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [XXXX], 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 [36 meses depois da entrada em vigor da diretiva].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente ação ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

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

Artigo 3.º
Entrada em vigor

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

Artigo 4.º
Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente