



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 13.7.2012  
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

**Pacote «Inspeção Técnica Automóvel»**

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**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

## 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 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<sup>1</sup>. 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 técnicas periódicas é verificar o bom funcionamento dos componentes de segurança e o comportamento ambiental do veículo, bem como a conformidade deste com o modelo homologado.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 389 final

- 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 periódica<sup>2</sup>, a inspeção técnica na estrada<sup>3</sup> e os documentos de matrícula dos veículos<sup>4</sup>.

Em comparação com a legislação em vigor que regulamenta as inspeções técnicas periódicas, a presente proposta alarga o âmbito do regime existente a novas categorias de veículos, como os motociclos, e aplica aos veículos com quilometragem elevada a periodicidade de inspeção aplicável aos veículos mais antigos. 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 Transportes<sup>5</sup>, 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 CO<sub>2</sub> e outros poluentes atmosféricos pelos veículos a motor, em sintonia com a estratégia europeia em prol de veículos ecológicos e energeticamente eficientes<sup>6</sup> e com a política integrada no domínio da energia e das alterações climáticas<sup>7</sup>, a chamada «Estratégia 20-20-20», bem como para os objetivos de qualidade do ar estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE<sup>8</sup>.

A proposta é também consentânea com as recomendações de relançamento da política do mercado interno formuladas no Relatório Monti de maio de 2010<sup>9</sup>, 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, a Comissão consultou de várias formas as partes interessadas:

---

<sup>2</sup> 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)

<sup>3</sup> 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)

<sup>4</sup> 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)

<sup>5</sup> COM(2011) 144 final

<sup>6</sup> COM(2010) 186 final

<sup>7</sup> COM(2008) 30 final

<sup>8</sup> 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)

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/strategy/docs/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf)

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

#### 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](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<sup>10</sup>;
- 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»;

---

<sup>10</sup> COM(2010) 754 final

- 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<sup>11</sup>) por procedimento de comitologia. Consequentemente, o âmbito e a frequência da inspeção técnica 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 e assegurando:

---

<sup>11</sup> JO L 173 de 8.7.2010, p. 47

o acesso de todos os centros de inspeção aos dados na base do certificado de conformidade e aos dados relativos aos sistemas de segurança eletrónicos (ABS<sup>12</sup>, ESC<sup>13</sup>, almofadas de ar, etc.);

o intercâmbio dos resultados das inspeções entre os Estados-Membros, com acesso das autoridades de polícia mais importantes ao sistema;

a comunicação dos resultados das inspeções – em particular das leituras dos conta-quilómetros – pelos centros de inspeção às autoridades nacionais e europeias, para fins estatísticos e de repressão do incumprimento.

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

Os centros de inspeção deverão ter acesso aos dados técnicos necessários para efetuarem as verificações previstas, incluindo dos componentes de segurança eletrónicos, como o ABS ou o ESC. Os construtores deverão facultar o acesso a esses dados, conforme é já o caso dos necessários para reparação e manutenção dos veículos.

A gama de veículos a inspecionar é alargada aos veículos a motor de duas ou três rodas, aos reboques ligeiros até 3,5 toneladas e às unidades tratoras com velocidade de projeto superior a 40 km/h. A idade e a quilometragem anual são tidas em conta, aumentando-se a frequência de inspeção dos veículos mais antigos e submetendo os veículos com quilometragem elevada a inspeção anual, como é já o caso dos táxis e ambulâncias. Estabelece-se uma flexibilidade suficiente em benefício dos particulares e das empresas, prevendo um período de quatro meses para a apresentação do veículo à inspeção periódica.

O equipamento de inspeção a utilizar deverá satisfazer requisitos mínimos, o que favorecerá a eficácia dos métodos de inspeção prescritos. As deficiências constatadas serão avaliadas em função do risco que representem para a segurança rodoviária, segundo critérios harmonizados.

Os inspetores deverão ter um nível especificado de conhecimentos e competências e possuir a devida formação. Deverão também não ter conflitos de interesse, em particular laços económicos, pessoais ou familiares, com o titular do certificado de matrícula do veículo inspecionado. O exercício da atividade de inspeção técnica periódica por entidades privadas aprovadas será objeto de supervisão.

---

<sup>12</sup> Sistema antibloqueio de travagem  
<sup>13</sup> Controlo eletrónico da estabilidade

Os resultados das inspeções, incluindo as leituras dos conta-quilómetros, deverão ser conservados em registos nacionais, o que facilitará a deteção de fraudes na quilometragem. Estas fraudes serão também consideradas mais sistematicamente um ato punível.

Em vários Estados-Membros, há um grande número de centros privados aprovados a efetuar inspeções técnicas periódicas. Para garantir um intercâmbio eficiente de dados entre os Estados-Membros, deverão ser designados interlocutores a nível nacional e estabelecidos procedimentos comuns, abrangendo designadamente os prazos mínimos a respeitar e a natureza das informações a comunicar.

A Comissão deverá ter poderes para alterar o regulamento por meio de atos delegados, a fim de atender à evolução da legislação da UE no domínio da homologação de veículos, no que respeita às categorias de veículos, e de atualizar os anexos à luz da evolução técnica, 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<sub>x</sub> 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 periódicas 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

Como mostra a avaliação do impacto, a proposta, ao reforçar o regime de inspeções periódicas e a sua qualidade e ao criar o enquadramento apropriado para um fluxo de informação contínuo, respeita o princípio da proporcionalidade, uma vez que não vai além do necessário para se alcançarem os objetivos de reforço da segurança rodoviária e da proteção do ambiente. As medidas propostas incluem o estabelecimento de normas mínimas relativas aos conhecimentos e à formação que os inspetores devem ter, atendendo a que os veículos modernos são produtos altamente sofisticados e providos de toda uma panóplia de tecnologias complexas, bem como de requisitos mínimos para o equipamento a utilizar nas inspeções. Estas medidas são prerequisites necessários para melhorar a qualidade das inspeções.

- 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 periódica dos veículos a motor e seus reboques  
e que revoga a Diretiva 2009/40/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 Europeu<sup>14</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>15</sup>,

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 2011<sup>16</sup>, 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»<sup>17</sup>, 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

---

<sup>14</sup> JO C, p.

<sup>15</sup> JO C, p.

<sup>16</sup> COM(2011) 144 final

<sup>17</sup> COM (2010) 389 final

dos 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 técnicas periódicas, que os veículos colocados no mercado continuam a satisfazer as normas de segurança durante toda a sua vida útil. Este regime deverá aplicar-se às categorias de veículos definidas na Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Diretiva 92/61/CEE do Conselho<sup>18</sup>, 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 veículos<sup>19</sup> e na Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE<sup>20</sup>.
- (5) Há uma correlação evidente entre o nível de segurança rodoviária e o número de deficiências técnicas que os veículos apresentam. Em 2009, morreram nas estradas europeias 35 000 pessoas. Admitindo que a contribuição das deficiências técnicas dos veículos para a mortalidade na estrada é proporcional à sua contribuição para a sinistralidade rodoviária, poderão ser-lhes atribuídas mais de 2000 vítimas mortais por ano na União. De acordo com os estudos disponíveis, seria possível evitar 900 a 1100 dessas mortes introduzindo melhoramentos no sistema de inspeção técnica.
- (6) Uma minoria de veículos é responsável por uma grande fração das emissões totais do transporte rodoviário, em particular de CO<sub>2</sub>, por causa do seu deficiente sistema de controlo das emissões. Estima-se que 5 % do parque automóvel produza 25 % das emissões poluentes. O regime de inspeção técnica periódica irá, assim, melhorar também a qualidade do ambiente, ao contribuir para a redução das emissões médias dos veículos.
- (7) A investigação efetuada mostra, com resultados sólidos, que 8 % dos acidentes com motociclos são causados direta ou indiretamente por deficiências técnicas. Os motociclistas são o grupo de mais alto risco de utentes da via pública e o número de vítimas mortais neste grupo está a aumentar. Os condutores de ciclomotores

---

<sup>18</sup> JO L 124 de 9.5.2002, p. 1

<sup>19</sup> JO L 263 de 9.10. 2007, p. 1

<sup>20</sup> JO L 171 de 9.7. 2003, p. 1

encontram-se entre os mais atingidos, com mais de 1400 mortos em acidentes de viação em 2008. A gama de veículos a inspecionar deverá, portanto, ser alargada aos veículos motorizados de duas ou três rodas, o grupo de utentes em maior risco.

- (8) Os veículos agrícolas com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h são crescentemente utilizados no transporte local, em substituição dos camiões. Sendo o seu potencial de risco comparável com o dos últimos, esta categoria de veículos deverá ser objeto do mesmo tratamento que os camiões no que respeita à inspeção técnica.
- (9) Os veículos de interesse histórico são considerados testemunhos da época em que foram construídos e raramente circulam na via pública, pelo que se deverá deixar ao critério dos Estados-Membros o prolongamento do intervalo entre inspeções técnicas periódicas para estes veículos. A regulamentação da inspeção técnica de outros tipos de veículos especializados deverá igualmente ser deixada aos Estados-Membros.
- (10) A atividade de inspeção técnica automóvel é soberana e deverá, portanto, ser exercida pelos Estados-Membros ou, sob supervisão destes, por entidades aprovadas para o efeito. Os Estados-Membros deverão, em qualquer caso, conservar a responsabilidade por estas inspeções, ainda que o ordenamento jurídico nacional autorize a aprovação de entidades privadas, designadamente oficinas de reparação, para as efetuar.
- (11) Para efeitos da inspeção dos veículos, especialmente dos seus componentes de segurança eletrónicos, é essencial o acesso às especificações técnicas de cada veículo. Os construtores automóveis deverão, por conseguinte, não só fornecer o conjunto completo de dados que estão na base do certificado de conformidade, mas também facultar o acesso aos dados necessários para se verificar o bom funcionamento dos componentes que influem na segurança e no comportamento ambiental do veículo. As disposições relativas ao acesso aos dados das operações de manutenção e reparação deverão igualmente aplicar-se para este efeito, a fim de que os centros de inspeção possam aceder a estes dados consoante necessário para efetuarem as inspeções. Esta questão é de importância crucial, especialmente no que respeita aos sistemas eletrónicos, pelo que todos os componentes instalados pelo construtor deverão estar abrangidos.
- (12) Para que as inspeções tenham nível de qualidade elevado em toda a UE, o equipamento de inspeção e as normas da sua manutenção e calibragem deverão ser especificadas a nível da União.
- (13) No quadro da inspeção técnica, importa que os inspetores atuem com independência e que não haja conflitos de interesse. Por conseguinte, a remuneração e os eventuais benefícios pecuniários ou pessoais não deverão ter nexos algum com os resultados das inspeções.
- (14) Os resultados das inspeções não deverão poder ser alterados com intuítos comerciais. O organismo de supervisão apenas deverá poder alterar os resultados de uma inspeção se as conclusões tiradas pelo inspetor forem manifestamente erróneas.
- (15) Um regime de inspeção técnica de alta qualidade requer um nível elevado de qualificação e competência do pessoal de inspeção. Deverá ser previsto um sistema de formação que inclua a formação inicial e cursos periódicos de atualização de

conhecimentos. Para facilitar a adaptação do pessoal em funções ao sistema de formação contínua, deverá prever-se um período de transição.

- (16) Para preservar a alta qualidade das inspeções, os Estados-Membros deverão instituir um sistema de garantia da qualidade que abranja o processo de aprovação para o exercício da atividade de inspeção técnica, bem como a supervisão da atividade e a retirada, suspensão ou cancelamento da aprovação.
- (17) A frequência das inspeções deverá estar adaptada ao tipo de veículo e à quilometragem. Os veículos têm maior probabilidade de apresentar deficiências técnicas a partir de uma certa idade, ou a partir de uma certa quilometragem quando a sua utilização é intensa. Convém, por conseguinte, aumentar a frequência de inspeção dos veículos mais antigos ou com quilometragem elevada.
- (18) Para que os proprietários ou os operadores dos veículos disponham de alguma margem de manobra, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de definir um período de várias semanas para a apresentação do veículo à inspeção técnica periódica.
- (19) As inspeções técnicas deverão abranger todos os itens importantes em relação com a conceção, a construção e o equipamento do veículo inspecionado. Atendendo ao estado atual da tecnologia automóvel, deverão incluir-se na lista de itens a inspecionar os sistemas eletrónicos modernos. Para harmonizar o sistema de inspeção, deverá prever-se um método de inspeção para cada item.
- (20) A fim de facilitar a harmonização e assegurar a coerência das normas, deverá prever-se para cada item a inspecionar uma lista indicativa das razões principais de reprovação. Para que haja coerência na apreciação do estado do veículo inspecionado, as deficiências constatadas deverão ser avaliadas segundo normas comuns.
- (21) O titular do certificado de matrícula de um veículo em cuja inspeção técnica se constatarem deficiências, deverá corrigi-las sem demora, especialmente as que representem um risco para a segurança rodoviária. Se se tratar de deficiências perigosas, a matrícula deverá ser suspensa até que as deficiências sejam integralmente corrigidas.
- (22) A seguir a cada inspeção deverá ser emitido um certificado de inspeção técnica do qual constem, entre outros, os dados de identificação do veículo e os resultados da inspeção. Os Estados-Membros deverão coligir essa informação e conservá-la numa base de dados, a fim de assegurar o seguimento adequado das inspeções.
- (23) Estima-se que a fraude de quilometragem afete 5 a 12 % dos veículos vendidos em segunda mão, o que representa um custo muito elevado para a sociedade, na ordem dos milhares de milhões de euros anualmente, e se traduz na apreciação errónea da real aptidão do veículo para circular. No quadro do combate a esta fraude, o registo da quilometragem no certificado de inspeção técnica e a obrigação de apresentação do certificado correspondente à inspeção anterior permitiriam detetar mais facilmente atos de manipulação ou de interferência no conta-quilómetros. Estas fraudes deverão também ser consideradas mais sistematicamente um ato punível.

- (24) Em vários Estados-Membros, há um grande número de centros privados aprovados a efetuar inspeções técnicas periódicas. Para garantir um intercâmbio eficiente de informações entre os Estados Membros, deverão ser designados interlocutores a nível nacional e estabelecidos procedimentos comuns, abrangendo os prazos mínimos a respeitar e a natureza das informações a comunicar.
- (25) A inspeção técnica é parte de um regime regulamentar mais vasto, aplicável aos veículos automóveis ao longo da sua vida útil, da homologação à demolição, passando pela matrícula e pelas inspeções. A criação de bases eletrónicas de dados dos veículos, nacionais e dos construtores, e a sua interligação contribuirá, em princípio, para melhorar a eficiência de toda a cadeia administrativa e para reduzir os custos e os encargos administrativos. Convirá, assim, que a Comissão estude a viabilidade, bem como os custos e benefícios, da criação de uma plataforma europeia eletrónica de dados dos veículos para este fim.
- (26) 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.
- (27) 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 16 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 Comissão<sup>21</sup>.
- (28) As instalações e o equipamento dos centros de inspeção deverão satisfazer os requisitos aplicáveis ao exercício da atividade de inspeção técnica. Atendendo a que serão necessários investimentos e adaptações importantes cuja execução não é imediata, deverá prever-se um período de cinco anos para a plena aplicação desses requisitos. As entidades de supervisão deverão beneficiar de um período idêntico para se adaptarem aos critérios e requisitos de aprovação e supervisão dos centros de inspeção.
- (29) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, designadamente o estabelecimento de requisitos mínimos comuns e de normas harmonizadas para as inspeções técnicas aos 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

---

<sup>21</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13

princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para se alcançar aquele objetivo.

- (30) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios enunciados, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, conforme estabelecido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia.
- (31) O presente regulamento atualiza os requisitos técnicos da 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<sup>22</sup> e alarga o âmbito de aplicação da diretiva de modo a incluir, em particular, o estabelecimento de centros de inspeção e dos organismos de supervisão, bem como a designação de inspetores para efetuarem as inspeções técnicas. A referida diretiva deverá, assim, ser revogada. O presente regulamento incorpora, também, as regras constantes da Recomendação 2010/378/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, referente à avaliação das deficiências no âmbito dos controlos técnicos realizados em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE<sup>23</sup>, com vista a regular melhor os métodos de inspeção técnica,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

#### *Artigo 1.º*

#### **Objeto**

O presente regulamento estabelece o regime de inspeção técnica periódica de veículos.

#### *Artigo 2.º*

#### **Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento aplica-se aos veículos com velocidade de projeto superior a 25 km/h, pertencentes às categorias seguintes, definidas na Diretiva 2002/24/CE, na Diretiva 2007/46/CE e na Diretiva 2003/37/CE:
  - Veículos a motor afetos ao transporte de passageiros, com pelo menos quatro rodas e não mais de oito lugares sentados, excluindo o do condutor – categoria M1;
  - Veículos a motor afetos ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados, excluindo o do condutor – categorias M2 e M3;

---

<sup>22</sup> JO L 141 de 6.6.2009, p. 12

<sup>23</sup> JO L 173 de 8.7.2010, p. 74

- 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;
- Veículos a motor de duas ou três rodas – categorias L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e;
- Tratores de rodas, com velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h – categoria T5.

2. O presente regulamento não se aplica a:

- Veículos de interesse histórico;
- Veículos pertencentes às forças armadas, aos bombeiros, à proteção civil ou aos serviços de emergência e socorro;
- Veículos com velocidade máxima de projeto não superior a 40 km/h, utilizados por empresas agrícolas, hortícolas, florestais ou pesqueiras;
- Veículos especializados com velocidade máxima de projeto não superior a 40 km/h, utilizados para o transporte de equipamento de circo ou feira exclusivamente no território do Estado-Membro.

3. Os Estados-Membros podem introduzir normas nacionais no que respeita à inspeção técnica dos veículos enumerados no n.º 2 matriculados no seu território.

### *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;
- 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) «Veículo de duas ou três rodas», um veículo a motor de duas rodas, com ou sem carro lateral, um triciclo ou um quadriciclo;
- 6) «Veículo matriculado num Estado-Membro», um veículo que foi matriculado ou entrou em circulação num Estado-Membro;
- 7) «Veículo de interesse histórico», um veículo que preenche todas as condições seguintes:
  - foi construído há mais de 30 anos,
  - para a sua manutenção utilizam-se peças sobresselentes que reproduzem as peças históricas,
  - as características técnicas dos seus componentes principais, designadamente o motor, os travões, a direção e a suspensão, não foram modificadas e
  - a sua aparência não se alterou;
- 8) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa em nome da qual o veículo está matriculado;
- 9) «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;
- 10) «Homologação», qualquer uma das categorias de homologação previstas na Diretiva 2007/46/CE;
- 11) «Deficiências», as deficiências técnicas e outras anomalias constatadas numa inspeção técnica;
- 12) «Certificado de inspeção técnica», o certificado emitido pela autoridade competente ou pelo centro de inspeção e que contém os resultados da inspeção e a apreciação geral do estado do veículo.
- 13) «Inspetor», uma pessoa autorizada por um Estado-Membro a efetuar inspeções técnicas num centro de inspeção ou por conta da autoridade competente;
- 14) «Autoridade competente», uma autoridade ou um organismo público, responsável por administrar o sistema nacional de inspeções técnicas, incluindo, se for caso disso, a execução das inspeções;
- 15) «Centro de inspeção», uma entidade ou estabelecimento público ou privado, incluindo uma oficina de reparação automóvel, aprovado por um Estado-Membro para efetuar inspeções técnicas a veículos;

- 16) «Organismo de supervisão», um organismo instituído por um Estado-Membro, responsável pela aprovação e supervisão dos centros de inspeção.

## **CAPÍTULO II**

### **OBRIGAÇÕES GERAIS**

#### *Artigo 4.º*

#### **Responsabilidades**

1. Os veículos a motor e seus reboques devem ser periodicamente inspecionados conforme estabelece o presente regulamento no Estado-Membro em que estão matriculados.
2. As inspeções técnicas devem ser efetuadas exclusivamente pela autoridade competente do Estado-Membro ou por centros de inspeção aprovados para o efeito pelo Estado-Membro.
3. Os construtores automóveis devem facultar aos centros de inspeção, ou à autoridade competente se for o caso, o acesso às informações técnicas previstas no anexo I necessárias à execução das inspeções. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2, as normas de execução para o acesso às informações técnicas.
4. O titular do certificado de matrícula é responsável por manter permanentemente o veículo em condições de segurança e apto a circular.

## **CAPÍTULO III**

### **REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS INSPEÇÕES TÉCNICAS**

#### *Artigo 5.º*

#### **Data e frequência da inspeção técnica**

1. Os veículos devem ser submetidos a inspeção técnica na data de aniversário da primeira matrícula, com, pelo menos, os intervalos seguintes:
  - Veículos das categorias L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, dois anos depois da primeira inspeção e todos os anos posteriormente;
  - Veículos das categorias M1, N1 e O2: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, dois anos depois da primeira inspeção e todos os anos posteriormente;

- Veículos das categorias M1 matriculados como táxis ou ambulâncias e veículos das categorias M2, M3, N2, N3, T5, O3 e O4: um ano a contar da data da primeira matrícula e todos os anos posteriormente.
2. Um veículo da categoria M1 ou N1 com quilometragem igual ou superior a 160 000 km à data da primeira inspeção técnica subsequente à primeira matrícula deve ser posteriormente submetido a inspeção técnica anual.
  3. O titular do certificado de matrícula pode requerer ao centro de inspeção, ou à autoridade competente se for o caso, que efetue a inspeção técnica no período compreendido entre o início do mês anterior ao da data de aniversário referida no n.º 1 e o fim do segundo mês seguinte a essa data, sem que isso afete a data da inspeção técnica seguinte.
  4. Não obstante a data da última inspeção técnica efetuada, a autoridade competente pode exigir que um veículo seja submetido a inspeção técnica ou inspeção adicional antes da data referida no n.º 1 ou no n.º 2:
    - depois de acidente de que resultaram danos graves em componentes de segurança principais do veículo, como as rodas, a suspensão, as zonas de deformação, a direção ou os travões;
    - se tiver havido alteração ou modificação de componentes do veículo com funções de segurança ou de proteção do ambiente;
    - em caso de mudança do titular do certificado de matrícula.

#### *Artigo 6.º*

### **Objeto e metodologia das inspeções técnicas**

1. A inspeção técnica deve abranger os elementos enumerados no anexo II, ponto 2.
2. A autoridade competente do Estado-Membro, ou o centro de inspeção, deve inspecionar, relativamente a cada elemento a que se refere o n.º 1, pelo menos os itens previstos no anexo II, ponto 3, pelo método aplicável prescrito no mesmo ponto.

#### *Artigo 7.º*

### **Avaliação das deficiências**

1. O anexo III prevê, para cada item a controlar, a lista mínima das deficiências possíveis e respetivo grau de gravidade.
2. Ao efetuar uma inspeção técnica, 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 8.º*

#### **Certificado de inspeção técnica**

1. O centro de inspeção, ou a autoridade competente se for o caso, que efetuou a inspeção técnica de um veículo deve emitir para este um certificado de inspeção de que constem, pelo menos, os elementos enumerados no anexo IV.
2. O centro de inspeção, ou a autoridade competente se for o caso, deve entregar à pessoa que apresentou o veículo à inspeção o certificado de inspeção técnica ou, se este for eletrónico, uma sua cópia autenticada.
3. A partir da data de entrada em vigor do presente regulamento, e começando o mais tardar três anos depois, os centros de inspeção devem comunicar por meios eletrónicos, à autoridade competente do Estado-Membro, as informações contidas nos certificados de inspeção técnica que emitiram. Essa comunicação deve ter lugar num lapso de tempo razoável a seguir à emissão dos certificados. Até àquela data, os centros de inspeção podem comunicar as informações em causa à autoridade competente por outros meios. A autoridade competente deve conservar essas informações durante 36 meses, a contar da data de receção.
4. Para efeitos da verificação da leitura do conta-quilómetros, e caso esta informação não tenha sido transmitida eletronicamente na sequência da inspeção técnica anterior, o inspetor deve exigir à pessoa que apresenta o veículo à inspeção que lhe apresente o certificado emitido por ocasião da inspeção técnica anterior.
5. Os resultados da inspeção técnica devem ser comunicados à autoridade emissora da matrícula do veículo. Desta comunicação devem constar as informações contidas no certificado de inspeção técnica.

#### *Artigo 9.º*

#### **Disposições a tomar caso se constatem deficiências**

1. Se as deficiências forem ligeiras, o titular do certificado de matrícula deve velar pela sua rápida correção. Não é obrigatório submeter o veículo a reinspeção.
2. Se as deficiências forem importantes, a autoridade competente decide das condições em que o veículo pode circular antes de ser submetido a nova inspeção técnica. A segunda inspeção deve ter lugar nas seis semanas que se seguem à primeira.

3. Se as deficiências forem perigosas, o veículo deve ficar inibido de circular na via pública e a sua matrícula deve ser suspensa, em conformidade com o artigo 3.º-A da Diretiva XXX do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 1999/37/CE relativa aos documentos de matrícula dos veículos<sup>24</sup>, 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**

Os centros de inspeção ou, se for o caso, a autoridade competente do Estado-Membro devem emitir, para cada veículo matriculado no respetivo território que tenham submetido a inspeção técnica e que for aprovado na dita inspeção, um comprovativo da aprovação. O comprovativo deve indicar a data da inspeção técnica seguinte.

Os comprovativos emitidos nos termos do primeiro parágrafo devem ser reconhecidos por todos os Estados-Membros.

**CAPÍTULO IV**

**DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS**

*Artigo 11.º*

**Instalações e equipamento de inspeção**

1. As instalações e o equipamento utilizados para a inspeção técnica devem satisfazer os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no anexo V.
2. Os centros de inspeção, ou a autoridade competente se for o caso, devem conservar as instalações e o equipamento de inspeção em conformidade com as especificações do fabricante.
3. O equipamento utilizado em medições deve ser calibrado periodicamente em conformidade com as especificações do fabricante.

*Artigo 12.º*  
**Inspetores**

1. As inspeções técnicas devem ser efetuadas por inspetores que satisfaçam os requisitos mínimos de qualificação e formação estabelecidos no anexo VI.

---

<sup>24</sup> JO L XXX de XX.XX.XXXX, p. XX

2. Os Estados-Membros devem emitir um certificado para os 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 à data a partir da qual o presente regulamento é aplicável devem ser dispensados dos requisitos estabelecidos no anexo VI, ponto 1. Os Estados-Membros devem emitir um certificado de equivalência para estes inspetores.
4. O inspetor que efetua a inspeção técnica de um veículo não deve ter nenhum conflito de interesses, em particular laços económicos, pessoais ou familiares, com o titular do certificado de matrícula do veículo.
5. O centro de inspeção deve informar a pessoa que apresenta o veículo à inspeção das reparações que seja necessário efetuar e não pode alterar com intuítos comerciais os resultados da inspeção.
6. Os resultados de uma inspeção técnica só podem ser alterados pelo organismo de supervisão se as conclusões tiradas pelo inspetor que a efetuou forem manifestamente erróneas.

#### *Artigo 13.º*

#### **Aprovação e supervisão dos centros de inspeção**

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 e às funções do pessoal do organismo de supervisão, bem como aos requisitos que lhe são aplicáveis.

O organismo de supervisão deve ser independente dos centros de inspeção e dos construtores automóveis.

2. Os centros de inspeção explorados diretamente pela autoridade competente devem ser dispensados dos requisitos de aprovação e supervisão.

### **CAPÍTULO V**

#### **COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES**

#### *Artigo 14.º*

#### **Cooperação administrativa entre os 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 do presente regulamento.

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 compila a lista de 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, com vista ao intercâmbio das informações relativas à inspeção técnica entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela inspeção, a matrícula e a homologação de veículos, os centros de inspeção e os construtores automóveis.

Com base nos resultados dessa análise, a Comissão deve estudar e avaliar medidas possíveis, designadamente a possibilidade de suprimir a obrigatoriedade da prova de inspeção prevista no artigo 10.º. No prazo de dois anos a contar da data a partir da qual o presente regulamento é aplicável, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho os resultados dessa análise, acompanhando esse relatório de uma proposta legislativa, caso se justifique.

## **CAPÍTULO VI**

### **DISPOSIÇÕES RELATIVAS AOS PODERES DELEGADOS E ÀS COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO**

#### *Artigo 16.º*

### **Comité da inspeção técnica automóvel**

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.

#### *Artigo 17.º*

### **Atos delegados**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 19.º, com vista à:

- atualização do artigo 2.º, n.º 1, e do artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, conforme necessário para atender a alterações das categorias de veículos decorrentes de alterações da legislação referida no artigo 3.º, n.º 1;
- atualização dos anexos à luz da evolução técnica ou das alterações da legislação internacional ou da União.

## *Artigo 18.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 17.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 17.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 17.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.

## **CAPÍTULO VII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

## *Artigo 19.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 aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e indiscriminadas.
2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para que as manipulações ou interferências com os conta-quilómetros sejam consideradas ato punível, devendo as sanções aplicáveis ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e indiscriminadas.
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 20.º*  
**Disposições transitórias**

1. As instalações e o equipamento a que se refere o artigo 11.º e que não satisfaçam, em [*data a partir da qual o regulamento é aplicável*], os requisitos mínimos estabelecidos no anexo V podem ser utilizados para a inspeção técnica por um período máximo de cinco anos a contar dessa data.
2. Os Estados-Membros devem aplicar os requisitos estabelecidos no anexo VII a partir, o mais tardar, do quinto ano seguinte à data a partir da qual o presente regulamento é aplicável.

*Artigo 21.º*  
**Revogação**

A Diretiva 2009/40/CE e a Recomendação 2010/378/UE são revogadas com efeitos a partir de [*data de aplicação do presente regulamento*].

*Artigo 22.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*