COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação da Diretiva 2014/47/UE relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE

Índice

1. Introdução 2
2. A diretiva 4
3. Medidas nacionais de transposição notificadas pelos Estados-Membros e conclusões preliminares da sua avaliação 7

1. INTRODUÇÃO

1.1.Contexto

As inspeções de veículos são fundamentais para a segurança rodoviária. As regras da UE que estabelecem normas mínimas para a inspeção dos veículos datam de 1977, apenas com atualizações menores. Contudo, tanto os veículos como o comportamento dos condutores e a tecnologia evoluíram muito desde então. A primeira alteração significativa no quadro das inspeções técnicas foi introduzida com a adoção do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»[1], em 2014. Compreendia três partes: as inspeções técnicas periódicas, as inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais e os certificados de matrícula dos veículos.

A proposta relativa ao pacote «Inspeção Técnica Automóvel» de 2012 foi motivada pelas orientações da Comissão para a política de segurança rodoviária de 2010[2]. Ao abrigo do «*objetivo n.º 4: Veículos mais seguros*» das orientações políticas, a Comissão definiu a ação de *«apresenta[r] propostas tendo em vista a harmonização e o reforço progressivos do controlo técnico e das inspeções técnicas na estrada»*.

A Diretiva 2014/47/UE[3] relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais (doravante, «diretiva») é aplicável desde 20 de maio de 2018 e introduziu novidades significativas em comparação com a Diretiva 2000/30/CE[4].

As novidades incluem:

- Melhorar a qualidade das inspeções dos veículos ao estabelecer normas mínimas comuns relativas ao equipamento, à formação dos inspetores a cargo das inspeções minuciosas, à avaliação e ao seguimento das deficiências.
- Alargar o sistema de classificação por níveis de risco das empresas de transporte rodoviário, introduzido pela Diretiva 2006/22[5], com informações baseadas na inspeção técnica na estrada.
- Utilizar uma abordagem em duas fases para as inspeções na estrada através da introdução da inspeção inicial e minuciosa.
- Primeiras medidas para a inspeção da imobilização da carga
- Inspeções obrigatórias à escala da UE de tratores de alta velocidade utilizados para fins de transporte rodoviário de mercadorias.

1.2. Objetivo e âmbito do presente relatório

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

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

[3] Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE, *JO L 127 de 29.4.2014, p. 134.*

[4] 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.*

[5] 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 Conselho, *JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.*

Nos termos do artigo 24.º, n.º 1, da diretiva, a Comissão deveria elaborar um relatório até 20 de maio de 2020. A Comissão reconhece plenamente e lamenta profundamente a apresentação tardia do relatório que deveria ter sido elaborado até 20 de maio de 2020. De acordo com o disposto no artigo 24.º, n.º 2, deve ser apresentado outro relatório até 20 de maio de 2022, o mais tardar.

O relatório nos termos do artigo 24.º, n.º 1 deve:

- Prestar informações sobre a aplicação e os efeitos da diretiva;
- Analisar, nomeadamente, os seus efeitos em termos de melhoria da segurança rodoviária;
- Avaliar os custos e benefícios da possível inclusão dos veículos ligeiros (N1) e dos reboques (O2) dentro do âmbito da diretiva.

O relatório nos termos do artigo 24.º, n.º 2 deve:

- Prestar informações sobre a aplicação e os efeitos da diretiva, nomeadamente
    - No que respeita à eficácia e à harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco, nomeadamente na definição de um perfil de risco mutuamente comparável das diferentes empresas em causa;
- Ser acompanhado de uma avaliação de impacto pormenorizada, que analise os custos e os benefícios em toda a União, e que seja disponibilizada ao Parlamento Europeu e ao Conselho pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa, se adequado, para incluir novas categorias de veículos no âmbito de aplicação da diretiva.

Tal como acima referido, a diretiva foi aplicada a partir de 20 de maio de 2018. A fim de gerar dados para extrair conclusões significativas, nomeadamente os seus efeitos em termos de melhoria da segurança rodoviária, em média, é necessário um período ininterrupto de aplicação de três anos. Por conseguinte, a recolha de dados que permitirá tirar conclusões relativas aos efeitos da diretiva pode ter início a partir do segundo semestre de 2021.

Quanto à análise de custos e benefícios da eventual inclusão de veículos ligeiros e reboques ligeiros, a Comissão efetuaria a análise necessária no âmbito de uma avaliação de impacto antes de uma eventual futura proposta da Comissão.

No que diz respeito à eficácia e à harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco, note-se que a diretiva apenas completa o sistema de classificação por níveis de risco através da adição de algumas informações pertinentes em relação à inspeção técnica na estrada. Contudo, a obrigação de criar um sistema de classificação dos riscos é estabelecida no artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE[6]. Além disso, a Diretiva 2006/22/CE não harmonizou os sistemas de classificação por níveis de risco, pelo que os Estados-Membros ficaram livres de definir os pormenores dos seus sistemas nacionais de classificação dos riscos. Embora o anexo I da diretiva estabeleça os critérios de atribuição de um perfil de risco a uma empresa, o âmbito destas medidas está limitado às inspeções técnicas na estrada e estas são também apenas facultativas. Por conseguinte, a análise da eficácia e da harmonização dos sistemas de classificação por níveis de risco teria de ser efetuada no âmbito da Diretiva 2006/22/CE, uma vez introduzidas as respetivas medidas.

[6](1. *Os Estados-Membros adotarão um sistema de classificação dos riscos, no que respeita às empresas, de acordo com o número e a gravidade das infrações ao Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ou ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 que cada empresa tiver cometido.»*

A este respeito, o presente relatório visa fornecer uma panorâmica das ações de execução dos Estados-Membros com base nas conclusões preliminares do controlo da transposição.

2. A DIRETIVA,

2.1 o âmbito de aplicação da diretiva

A diretiva manteve as inspeções obrigatórias para todos os veículos já inspecionados regularmente em conformidade com a Diretiva 2000/30/CE, ou seja, os veículos pesados de mercadorias (N2, N3), os autocarros (M2, M3) e os reboques pesados (O3 e O4).

No entanto, como novidade, a diretiva introduziu as inspeções de tratores com uma velocidade máxima de projeto superior a 40 km/h cuja utilização ocorra principalmente na via pública para fins de transporte comercial rodoviário de mercadorias.

A diretiva sublinha que os Estados-Membros têm o direito de efetuar inspeções técnicas na estrada aos veículos não abrangidos pela diretiva, como os veículos comerciais ligeiros (N1), ou efetuar inspeções noutros locais que não sejam vias públicas.

2.2 Sistema de classificação por níveis de risco, seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada

Como novidade, a diretiva alarga o sistema de classificação dos riscos estabelecido pela Diretiva 2006/22/CE. Os Estados-Membros são agora obrigados a acrescentar aos seus sistemas de classificação dos riscos as informações respeitantes ao número e à gravidade das deficiências detetadas durante a inspeção técnica na estrada de veículos pesados de mercadorias, autocarros e reboques pesados, mas não de tratores de alta velocidade.

A diretiva estabelece critérios, como o número e a gravidade das deficiências, no seu anexo I para a atribuição de um perfil de risco a uma empresa, todavia, a utilização dos critérios é apenas opcional, e os Estados-Membros podem utilizar o seu próprio sistema.

Além das informações recolhidas durante as inspeções técnicas na estrada efetuadas sobre veículos nacionais, os Estados-Membros devem igualmente acrescentar as informações que recebem dos outros Estados-Membros ao seu sistema de classificação dos riscos.

Os Estados-Membros podem autorizar as empresas a submeter os seus veículos a inspeções técnicas voluntárias adicionais e a informação delas proveniente pode ser tida em conta para melhorar o perfil de risco de uma empresa.

Os veículos a inspecionar podem ser selecionados quer com base no perfil de alto risco da empresa em funcionamento ou aleatoriamente, caso haja uma suspeita de que o veículo representa um risco para a segurança rodoviária ou para o ambiente.

2.3 O sistema de inspeção na estrada, objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada

Uma das novidades mais importantes da diretiva é a introdução de uma abordagem em duas fases para a inspeção técnica na estrada.

Sobre cada veículo selecionado para inspeção técnica na estrada, o inspetor deve efetuar, pelo menos, a inspeção inicial. Esta possui elementos tanto obrigatórios como facultativos. Em cada caso, o inspetor deve verificar o último certificado de inspeção técnica, o relatório de inspeção técnica na estrada, se disponível, e efetuar uma avaliação visual do estado técnico do veículo. Adicionalmente, o inspetor também tem de verificar se quaisquer defeitos indicados

no último relatório de inspeção técnica na estrada foram retificados. Facultativos são a inspeção visual das condições de imobilização da carga do veículo e os controlos técnicos por qualquer método considerado adequado. O objetivo desses controlos técnicos é fundamentar uma decisão de submeter o veículo a uma inspeção minuciosa, ou requerer que os defeitos graves ou perigosos detetados sejam retificados antes de o veículo poder continuar a circular na via pública.

Com base no resultado da inspeção inicial, o inspetor decide se é necessário submeter o veículo a uma inspeção minuciosa.

Embora a inspeção inicial a diretiva sirva sobretudo de quadro de referência, permitindo muita flexibilidade aos Estados-Membros, as inspeções minuciosas têm de ser efetuadas segundo regras rigorosas estabelecidas pela diretiva.

Da mesma forma que a Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica, a diretiva, no seu anexo II, define os elementos, os métodos, as razões da não aprovação e a classificação dos defeitos aplicáveis como mínimo harmonizado durante a inspeção técnica na estrada. Contudo, se durante a inspeção técnica periódica o inspetor deve controlar cada elemento e abranger todo o anexo, durante uma inspeção técnica na estrada apenas têm de ser abrangidos os elementos enumerados no anexo II da diretiva que forem considerados necessários e pertinentes. Não obstante, deve ser prestada especial atenção à segurança dos travões, dos pneus, das rodas, do quadro, bem como o nível de ruído.

Um limite para a inspeção técnica na estrada é que, se de acordo com o certificado de inspeção técnica ou certificado de inspeção técnica na estrada tiver sido efetuada uma inspeção a um dos elementos enumerados no anexo II nos últimos três meses, o inspetor só pode verificar esse elemento se houver uma deficiência óbvia que o justifique.

Após uma inspeção minuciosa, o inspetor deve emitir um relatório em conformidade com o anexo IV e providenciar uma cópia desse relatório ao condutor.

2.4 Responsabilidades, inspetores, instalações de inspeção, sanções

A diretiva define requisitos claros que os Estados-Membros devem assegurar:

- que o certificado de inspeção técnica mais recente e o relatório da inspeção técnica na estrada mais recente sejam mantidos a bordo do veículo no original ou em cópia autenticada. O comprovativo eletrónico também é admissível;
- que as empresas e os condutores do veículo inspecionado cooperam com os inspetores e facultam o acesso ao veículo, suas partes e toda a documentação pertinente;
- que sejam definidas as responsabilidades das empresas no que se refere à manutenção dos seus veículos em condições de segurança e aptos a circular, sem prejuízo das responsabilidades dos condutores dos veículos;
- que os inspetores se abstenham de qualquer discriminação em razão da nacionalidade do condutor ou do país de matrícula do veículo;
- que os inspetores estejam isentos de conflitos de interesses que possam influenciar a imparcialidade e a objetividade da sua decisão e
- que a remuneração dos inspetores não esteja diretamente relacionada com o resultado das inspeções técnicas iniciais ou minuciosas na estrada.

Além disso, a diretiva estabeleceu um requisito específico relativo aos inspetores encarregados das inspeções minuciosas. Estes devem cumprir os requisitos mínimos de

competência e formação estabelecidos para os inspetores que efetuam inspeções técnicas periódicas.

No que se refere às instalações utilizadas para as inspeções minuciosas na estrada, pode tratar-se de uma unidade móvel de inspeção, ou de uma instalação designada para efeitos de inspeção na estrada ou de um centro de inspeção técnica periódica, consoante o que for mais próximo. O equipamento necessário para efetuar determinadas inspeções, como aos travões ou à suspensão, deve estar disponível tanto na unidade móvel de inspeção como na instalação designada para efeitos de inspeção na estrada. Caso seja necessário inspecionar determinado elemento para o qual não se encontra disponível o equipamento necessário, o veículo deve ser encaminhado para um centro de inspeção onde esta possa ser efetuada.

2.5 Avaliação das deficiências, disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas, taxas de inspeção

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

Com base na recomendação, a Diretiva 2014/45/UE introduziu a avaliação das deficiências como medida harmonizada para a inspeção técnica periódica. A mesma abordagem foi utilizada durante a revisão das medidas de inspeção técnica na estrada. A diretiva introduziu três categorias diferentes de deficiências. Consoante a sua gravidade, as deficiências podem ser ligeiras, importantes ou perigosas. Sempre que há várias deficiências, distribuídas por diferentes categorias de gravidade, como resultado de uma inspeção na estrada, o veículo deve ser classificado de acordo com a deficiência mais grave. Além disso, se um veículo apresentar várias deficiências dentro do mesmo ponto a inspecionar (como, por exemplo, travões ou direção), o veículo pode ser classificado no grupo de deficiências mais graves seguinte, se os efeitos combinados das deficiências resultarem num risco mais elevado para a segurança rodoviária.

2.6 Percentagem de veículos a inspecionar, relatório de inspeção e bases de dados das inspeções técnicas na estrada, comunicação de informações à Comissão

Como novidade, a diretiva definiu o objetivo geral de que, todos os anos, o número total de inspeções técnicas iniciais na estrada na UE deve corresponder a pelo menos 5 % do número total de veículos pesados de mercadorias, autocarros e reboques pesados matriculados.

Ao nível dos Estados-Membros, quer isto dizer que cada um deles deve envidar esforços para efetuar um número proporcionado de inspeções técnicas iniciais na estrada, tendo em conta o número desses veículos matriculados no seu território.

Os Estados-Membros são obrigados a recolher determinadas informações após tanto as inspeções técnicas iniciais como as inspeções técnicas na estrada minuciosas. As informações recolhidas servem de base para os relatórios que devem enviar à Comissão de dois em dois anos.

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

Os primeiros relatórios nacionais abrangerão 2019 e 2020 e deverão ser enviados à Comissão até 31 de março de 2021.

2.7 Designação dos pontos de contacto, cooperação entre Estados-Membros e ações concertadas de inspeção na estrada

A diretiva obrigava os Estados-Membros a designar e a notificar o seu ponto de contacto nacional à Comissão. As atribuições destes pontos de contacto são:

- Assegurar a coordenação com os pontos de contacto nacionais dos outros Estados-Membros em questões relacionadas com a diretiva, nomeadamente sempre que por ocasião de uma inspeção na estrada sejam identificadas deficiências importantes ou perigosas num veículo registado noutro Estado-Membro;
- Enviar à Comissão, de dois em dois anos, os dados das inspeções técnicas efetuadas na estrada.

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

3.1 medidas nacionais de transposição notificadas pelos Estados-Membros

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

Até 20 de maio de 2017, só oito dos 28 Estados-Membros haviam informado a Comissão de que a transposição da diretiva tinha sido concluída. Em conformidade com as regras processuais, a Comissão lançou procedimentos por infração instando os outros 20 Estados-Membros a adotarem as medidas nacionais de transposição requeridas. O lançamento dos procedimentos por infração constituiu a base de intensos intercâmbios com os Estados-Membros e, na maioria dos casos, conduziu à notificação das medidas nacionais de transposição em falta.

3.2 Constatações preliminares

A fim de obter uma avaliação preliminar das medidas nacionais de transposição relativamente à sua conformidade com os requisitos da diretiva, a Comissão recorreu a um contratante externo. As conclusões do contratante estão a ser analisadas pela Comissão, num trabalho que se espera estar terminado dentro dos próximos meses.

3.2.1 O âmbito de aplicação da diretiva

De acordo com a análise preliminar das medidas nacionais de transposição, a inclusão de tratores de alta velocidade representou uma dificuldade para alguns Estados-Membros. Registaram-se igualmente alguns problemas menores em relação às categorias de veículos que já faziam parte do regime de inspeção na estrada e que necessitarão de mais esclarecimento.

3.2.2 Sistema de classificação por níveis de risco, seleção dos veículos para inspeção técnica inicial na estrada

A avaliação preliminar revelou eventuais problemas em vários Estados-Membros no que se refere ao alargamento do sistema de classificação dos riscos incluindo as informações decorrentes das inspeções técnicas na estrada. Trata-se de um assunto que requer uma análise mais aprofundada e intercâmbios com os Estados-Membros em causa.

A maioria dos Estados-Membros parece ter introduzido as medidas facultativas da diretiva relativas à seleção dos veículos e não se constatou qualquer preocupação importante durante a avaliação preliminar.

3.2.3 O sistema de inspeção na estrada, objeto e metodologia das inspeções técnicas na estrada

De acordo com as constatações preliminares, a introdução de uma fase inicial separada e mais pormenorizada da inspeção técnica na estrada revelou-se difícil. Aparentemente, a clara separação entre as duas fases não foi introduzida em alguns Estados-Membros, o que pode suscitar outras questões sobre pontos diretamente relacionados com as diferentes fases, tais como a recolha de dados, o relatório relativo às inspeções minuciosas na estrada ou a formação dos inspetores.

3.2.4 Responsabilidades, inspetores, instalações de inspeção, sanções

A análise preliminar não suscitou grandes preocupações, mas alguns pontos em relação aos requisitos estabelecidos para os inspetores necessitarão de uma avaliação mais aprofundada e de intercâmbios com os Estados-Membros em causa.

3.2.5 Avaliação das deficiências, disposições a tomar caso se constatem deficiências importantes ou perigosas, taxas de inspeção

As conclusões gerais da avaliação preliminar foram positivas, mas alguns pontos exigirão mais esclarecimentos.

Aparentemente, só alguns Estados-Membros introduziram as medidas facultativas para exigir o pagamento de uma taxa pela realização da inspeção em caso de deficiências detetadas durante a inspeção minuciosa.

3.2.6 Percentagem de veículos a inspecionar, relatório de inspeção e bases de dados das inspeções técnicas na estrada, comunicação de informações à Comissão

No que diz respeito ao limiar de 5 % e à quantidade proporcional de inspeções a nível dos Estados-Membros, bem como à comunicação de informações à Comissão de dois em dois anos, em alguns casos foi difícil identificar as medidas nacionais de transposição, mas a avaliação preliminar não identificou quaisquer problemas de maior.

Além disso, a nova obrigação de recolha de diferentes conjuntos de informações após as inspeções iniciais e as inspeções minuciosas parece ter constituído um desafio para alguns Estados-Membros, pelo que será necessário pedir-lhes esclarecimentos e continuar a troca de informação.

Relativamente às informações a recolher a nível nacional, note-se que, na ausência de medidas transitórias, a diretiva criou uma situação difícil para os Estados-Membros. A diretiva é aplicável desde 20 de maio de 2018, mas os primeiros relatórios nacionais em conformidade com a diretiva abrangerão apenas 2019 e 2020. Os dados respeitantes à totalidade de 2018 deveriam ser recolhidos e os relatórios nacionais elaborados em conformidade com a Diretiva 2000/30/CE, mas esta diretiva foi revogada em 20 de maio de 2018, na data do início de aplicação da diretiva. Este vazio jurídico colocou problemas práticos consideráveis aos Estados-Membros ao elaborarem os seus relatórios de inspeção na estrada de 2017-2018.

3.2.7 Designação dos pontos de contacto, cooperação entre Estados-Membros, inspeções técnicas concertadas na estrada

Os Estados-Membros notificaram os seus pontos de contacto nacionais até 20 de maio de 2015 e têm enviado atualizações regulares desde então. Com base nas notificações e suas subsequentes atualizações, a Comissão elaborou uma lista dos pontos de contacto nacionais notificados e procede regularmente à sua distribuição junto dos Estados-Membros.

2. CONCLUSÕES SUMÁRIAS

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

Oito Estados-Membros completaram atempadamente a transposição das medidas da diretiva para a respetiva legislação nacional. Os outros vinte cumpriram a sua obrigação de transposição depois de a Comissão ter lançado os procedimentos oficiais, instando-os a fazê-lo.

No que diz respeito à conformidade das medidas nacionais com as da diretiva, a avaliação preliminar indica que a transposição parece ser globalmente satisfatória na maioria dos Estados-Membros, todavia em alguns casos a Comissão poderá c lançar uma troca de informação com os Estados-Membros em causa a fim de esclarecer potenciais problemas de não conformidade.

No que diz respeito aos efeitos da diretiva nos vários aspetos da inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais, só podem ser retiradas conclusões úteis com base em dados gerados após um período ininterrupto de três anos de aplicação. Não obstante, a Comissão acompanhará de perto a situação, fazendo-a seguir de uma avaliação *ex post* no devido momento.