

Bruxelas, 23.3.2020
COM(2020) 107 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

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

Período de referência de 2017-2018

Índice

1.	INTRODUÇÃO	3
2.	DIRETIVA 2000/30/CE.....	4
3.	DADOS COMUNICADOS PELOS ESTADOS-MEMBROS.....	5
4.	TEOR DA INSPEÇÃO	6
5.	DADOS ESTATÍSTICOS.....	7
5.1.	Volume das inspeções	7
5.2.	Origem dos veículos inspecionados	8
5.3.	Volumes relativos às proibições de circular.....	10
5.4.	Origem dos veículos proibidos de circular.....	11
5.5.	Veículos proibidos de circular, por categoria de veículo e por Estado-Membro de matrícula	14
5.6.	Tipos de deficiências notificadas pelos Estados-Membros.....	15
6.	TIPOS DE SANÇÕES	16
7.	CONCLUSÕES SUMÁRIAS	17
7.1	Inspeções	17
7.2	Proibições de circular	17
7.3	Deficiências	18

1. INTRODUÇÃO

A legislação europeia estabelece um conjunto de medidas que visam assegurar as condições técnicas apropriadas dos veículos comerciais em circulação nas estradas europeias, no interesse da segurança rodoviária, da proteção do ambiente e da concorrência leal, nomeadamente:

- regras de acesso à profissão, as quais obrigam os transportadores a dispor de uma capacidade financeira suficiente para garantir a correta manutenção dos veículos (Regulamento (CE) n.º 1072/2009¹);
- as inspeções técnicas periódicas efetuadas nos Estados-Membros aos veículos matriculados nos territórios respetivos, com uma frequência mínima estabelecida a nível europeu (Diretiva 2009/40/CE²);
- as inspeções técnicas na estrada (objeto do presente relatório), que visam garantir que só são utilizados veículos comerciais cuja manutenção assegure um elevado nível de conformidade com a regulamentação técnica (Diretiva 2000/30/CE³).

De acordo com a Diretiva 2000/30/CE, os veículos comerciais que circulam nos Estados-Membros devem ser objeto de inspeções técnicas na estrada, ou seja, controlos técnicos a fim de melhorar a segurança rodoviária e proteger o ambiente. O artigo 6.º estabelece que os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, de dois em dois anos, os dados relativos ao biénio anterior, designadamente:

- o número de veículos comerciais inspecionados, agrupados em sete categorias de veículos e também por país de matrícula;
- os pontos inspecionados, em conformidade com a diretiva; e
- as deficiências detetadas.

Depois de coligidos estes dados, a Diretiva 2000/30/CE também requer que a Comissão apresente ao Conselho um relatório sobre a aplicação da diretiva, com base nos dados recebidos dos Estados-Membros, juntamente com um resumo dos resultados obtidos. É este o objeto do presente relatório. A Diretiva 2000/30/CE requer igualmente que a Comissão transmita ao Parlamento Europeu as informações recebidas dos Estados-Membros nos termos do seu artigo 6.º.

A Diretiva 2000/30/CE enumera nove domínios diferentes no âmbito de uma inspeção técnica na estrada. Para mais informações consulte-se a secção 4 infra. Durante uma inspeção, caso se torne manifesto que um veículo comercial representa um risco sério para os seus ocupantes ou para os outros utilizadores da estrada, a sua utilização poderá ser suspensa até à reparação das deficiências perigosas detetadas. Além disso, tendo havido uma inspeção a um veículo, as eventuais deficiências identificadas devem ser documentadas num relatório de inspeção entregue ao condutor.

Em 2014, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a revisão das normas e procedimentos para as inspeções técnicas na estrada dos veículos comerciais. Em 3 de abril de 2014, foi adotada a Diretiva 2014/47/UE⁴ («Diretiva 2014/47/UE»), cuja aplicação teve lugar a partir de 20 de maio de 2018. A Diretiva 2014/47/UE introduziu, entre outros, dois tipos de inspeções, a saber, inspeções

¹ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação), JO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

² Diretiva 2009/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (Reformulação), JO L 141 de 6.6.2009, p. 12.

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

⁴ Diretiva 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, JO L 127 de 29.4.2014, p. 134.

iniciais e/ou inspeções minuciosas⁵, e determinou que o número total de inspeções iniciais na estrada na UE por ano civil terá de corresponder a pelo menos 5 % do número total desse tipo de veículos matriculados nos Estados-Membros. Para atingir este objetivo, cada Estado-Membro tem de envidar esforços para realizar um número adequado de inspeções na estrada, proporcional ao número total de tais veículos matriculados no seu território. A primeira obrigação de apresentação de relatórios, quando tiver de ser tomado em conta este objetivo, será devida até 31 de março de 2021, para o período de 2019-2020, respetivamente.

2. DIRETIVA 2000/30/CE

Em conformidade com a Diretiva 2009/40/CE relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, os veículos utilizados para fins comerciais devem ser controlados anualmente. Todavia, como o controlo anual é considerado insuficiente para garantir que estes veículos permanecem em boas condições entre as sucessivas inspeções técnicas, afigura-se necessário para a segurança rodoviária efetuar também inspeções técnicas na estrada como medida de execução.

A inspeção técnica na estrada consiste na realização de controlos sem aviso prévio aos veículos comerciais que circulam no território dos Estados-Membros. A inspeção é efetuada geralmente nos principais eixos rodoviários pelas autoridades ou outro organismo por elas supervisionado.

Todas as inspeções técnicas na estrada devem ser efetuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país em que o veículo comercial está matriculado ou entrou em circulação. Devem também ser realizadas de modo a reduzir ao mínimo os custos e atrasos para os condutores e operadores.

Para a seleção dos veículos comerciais a submeter a inspeção técnica na estrada deve adotar-se uma metodologia que dê prioridade à identificação dos veículos aparentemente em mau estado de manutenção⁶.

As inspeções técnicas na estrada efetuam-se habitualmente segundo um método faseado. Em primeiro lugar, efetua-se uma avaliação visual do estado de manutenção do veículo quando imobilizado, acompanhada da verificação da documentação sobre a recente inspeção na estrada (se for caso disso) e inspeção técnica. A inspeção pormenorizada de irregularidades com base na lista de pontos da Diretiva 2000/30/CE pode também ser realizada no local ou num centro de inspeção situado nas imediações. No caso de uma inspeção minuciosa, os resultados devem ser documentados num relatório de inspeção técnica na estrada, que segue o modelo estabelecido pela diretiva. A informação assim recolhida constitui a base para as informações que os Estados-Membros devem comunicar à Comissão Europeia.

Caso um veículo comercial com deficiências graves represente um sério risco para a segurança rodoviária, a sua utilização pode ser proibida até que as deficiências sejam corrigidas. Além disso, os veículos estrangeiros que apresentem deficiências graves devem ser notificados ao Estado-Membro de matrícula, a fim de permitir um acompanhamento adequado.

A Diretiva 2000/30/CE, com a redação que lhe foi dada,⁷ que é aplicável até 19 de maio de 2018, estabelece uma série de condições para as inspeções técnicas na estrada aos veículos comerciais que circulam na UE. A Diretiva 2010/47/UE alterou as categorias de veículos e a lista de pontos que figura no anexo I desde 1 de janeiro de 2012.

⁵ As inspeções iniciais incluem uma verificação da documentação e uma avaliação visual do estado técnico do veículo; enquanto as inspeções minuciosas (se necessárias, subsequentes às inspeções iniciais) devem ser efetuadas numa unidade móvel de inspeção, numa instalação designada para efeitos de inspeção na estrada ou num centro de inspeção.

⁶ A Diretiva 2014/47/UE introduziu com obrigatoriedade um sistema de classificação por níveis de risco em todos os Estados-Membros a partir de 20 de maio de 2019. Um desempenho insatisfatório nos controlos na estrada relativamente ao número e à gravidade das deficiências identificadas tanto nas inspeções na estrada como nas efetuadas à segurança da carga levará a uma classificação de risco mais elevada dos respetivos operadores. As autoridades competentes dos Estados-Membros utilizarão seguidamente estas informações para controlar com maior frequência os operadores com uma classificação de risco elevado.

⁷ Diretiva 2010/47/UE da Comissão, de 5 de julho de 2010, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 2000/30/CE, JO L 173 de 8.7.2010, p. 33.

Antes da alteração, os veículos constantes do relatório de inspeção na estrada (anexo I) eram definidos por categorias, por exemplo, um comboio rodoviário, o que significava qualquer veículo a motor para o transporte de mercadorias com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas (categorias N2 e N3) acoplado a um reboque (categorias O3 e O4). Ao mesmo tempo, os veículos da categoria N2 deviam ser indicados em «veículos ligeiros de mercadorias, os da categoria N3, em «camião», enquanto os veículos das categorias O3 e O4 correspondiam a «reboque» e «semirreboque».

Uma das alterações da Diretiva 2010/47/UE, porém, introduziu uma forma diferente de agrupamento dos veículos, através da utilização da designação da sua categoria de acordo com a legislação relativa à homologação. Em resultado disso, um veículo que podia ter sido indicado em diferentes categorias, passou agora a poder ser indicado apenas numa categoria de veículos. Além disso, o veículo trator e o reboque devem ser indicados separadamente. Tendo em conta que o veículo trator e o reboque podem ser registados em Estados-Membros diferentes, estas categorizações revistas fornecem informações mais precisas e também melhoram a situação dos Estados-Membros em que é obrigatório notificar o outro Estado-Membro no caso de serem detetadas deficiências graves num veículo aí registado.

3. DADOS COMUNICADOS PELOS ESTADOS-MEMBROS

Este é o sétimo relatório sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE nos Estados-Membros e abrange os anos civis de 2017 e 2018. Note-se que a Diretiva 2000/30/CE foi revogada pela Diretiva 2014/47/UE em 20 de maio de 2018; porém, o primeiro relatório baseado na Diretiva 2014/47/UE apenas abrangerá os anos de 2019 a 2020. Quer isto dizer que, na ausência de medidas transitórias estabelecidas pela Diretiva 2014/47/UE, os Estados-Membros foram incentivados a apresentar os seus relatórios em conformidade com os requisitos da Diretiva 2000/30/CE igualmente para o período compreendido entre 20 de maio de 2018 e 31 de dezembro de 2018, a fim de alcançar o objetivo da Diretiva 2000/30/CE e da Diretiva 2014/47/UE, que não mudaram, embora as inspeções efetuadas e os dados recolhidos já fossem baseados na Diretiva 2014/47/UE. Este vazio jurídico causou problemas práticos significativos aos Estados-Membros e deu origem em alguns casos a relatórios errados, pelo que as conclusões devem ser propostas com cautela. O prazo para os Estados-Membros apresentarem os seus dados à Comissão relativamente a este período de referência era 31 de março de 2019.

A fim de facilitar a obrigação de apresentação de relatórios, e em consonância com práticas anteriores, a Comissão enviou uma notificação aos Estados-Membros em meados de fevereiro de 2019. Um modelo preliminar (elaborado em conjunto pela Comissão e por peritos dos Estados-Membros) acompanhava essa notificação, tendo os Estados-Membros sido incentivados a utilizá-lo para a apresentação dos seus relatórios em formato eletrónico, a fim de simplificar a tarefa de tratamento de dados uma vez recebidas todas as informações. Foi então emitido um ofício de insistência em março de 2019 a advertir os Estados-Membros de que o prazo para a apresentação dos seus dados se aproximava rapidamente. Um terceiro ofício de insistência foi enviado em maio de 2019 a todos os Estados-Membros que não tinham apresentado os seus relatórios na data de vencimento. Seguiram-se outros intercâmbios específicos entre a Comissão e os respetivos Estados-Membros. Todos os Estados-Membros utilizaram o modelo preliminar para apresentar os seus dados por via eletrónica, tendo este sido acolhido com agrado, uma vez que simplificou a tarefa de cotejo dos dados.

Contudo, nem todos os Estados-Membros cumpriram o prazo de apresentação dos seus dados. A Estónia, a Grécia, Chipre, a Letónia, a Lituânia, os Países Baixos, a Áustria, a Polónia, Portugal e a Suécia comunicaram os dados em tempo útil antes do prazo de 31 de março de 2019. Outros Estados-Membros tiveram um atraso marginal (nomeadamente a Bulgária, a Dinamarca, a Alemanha, a Irlanda, o Luxemburgo, a Eslovénia e o Reino Unido), enquanto outros (nomeadamente Malta, Hungria, França, Espanha e Finlândia) não apresentaram os seus dados até setembro de 2019. Durante este período, não foi instaurado qualquer processo por infração contra nenhum Estado-Membro por não ter comunicado os dados à Comissão.

Dezassete Estados-Membros, a saber, Áustria, Bulgária, República Checa, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Alemanha, Hungria, Irlanda, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia,

Roménia, Eslovénia e Suécia apresentaram dados sobre veículos matriculados fora da UE classificados por país de matrícula. Bélgica, Itália e Reino Unido forneceram os dados relativos a todas as inspeções de veículos matriculados fora da UE sem especificar a que estados membros se estavam a referir. A Eslováquia não comunicou estatísticas pormenorizadas relativas a veículos matriculados fora da UE num formato utilizável, pelo que os dados tiveram de ser ignorados.

França, Espanha e Grécia não comunicaram quaisquer informações relativas a países terceiros e à Croácia; todavia, a Grécia confirmou não ter inspecionado nenhum veículo proveniente destas zonas geográficas. Chipre não forneceu quaisquer informações sobre nenhum outro estado membro, confirmando que não foram abrangidas outras inspeções que não as realizadas sobre os veículos matriculados no seu próprio território. Malta também não forneceu quaisquer dados de países terceiros, confirmando não ter procedido a esse tipo de inspeções. Além disso, Malta e Áustria também forneceram informações sobre as categorias T5, uma obrigação abrangida pela Diretiva 2014/47/UE.

Por último, doze Estados-Membros, a saber, Áustria, Bulgária, República Checa, Dinamarca, França, Malta, Países Baixos, Portugal, Roménia, Eslovénia, Eslováquia e Reino Unido, prestaram informações adicionais sobre os códigos das deficiências no contexto dos pontos inspecionados (por exemplo, 1. equipamento de travagem; 1.1.8. Conexões dos travões do reboque). Estes dados foram introduzidos pela Diretiva 2010/47/UE que alterou o anexo I da Diretiva 2000/30/CE a partir de 1 de janeiro de 2012; contudo, não é obrigatório fornecer este tipo de pormenores.

Após a primeira análise dos relatórios nacionais, a Comissão contactou vários Estados-Membros para perceber porque havia ainda resultados em falta ou quais as diferenças em relação ao período anterior. De acordo com as explicações prestadas pelos Estados-Membros, várias circunstâncias tiveram um impacto negativo sobre o número e a qualidade das inspeções técnicas na estrada. Essas circunstâncias foram, nomeadamente, a recolha de dados com base na Diretiva 2014/47/UE, a reorganização ou a descentralização das competências e restrições financeiras que conduziram à escassez de pessoal, a um número limitado de inspeções e a um acesso limitado ao equipamento. Os intercâmbios com os Estados-Membros revelaram também diferenças significativas na compreensão e na realização da recolha dos dados e dos relatórios, que podem igualmente explicar as disparidades. Essas disparidades poderão ser atenuadas a partir de 20 de maio de 2018, uma vez que a Diretiva 2014/47/UE irá introduzir uma maior harmonização dos métodos de análise, de avaliação das deficiências, de utilização dos equipamentos de teste e dos requisitos de apresentação de relatórios. O primeiro relatório baseado na Diretiva 2014/47/UE abrangerá o período de 2019-2020 e os Estados-Membros terão de apresentar os seus relatórios nacionais até 31 de março de 2021.

4. TEOR DA INSPEÇÃO

É necessário transmitir à Comissão, no mínimo, os dados relativos aos pontos inspecionados referidos no ponto 10 do modelo de relatório constante do anexo I da Diretiva 2000/30/CE. São eles:

- identificação;
- equipamento de travagem;
- direção;
- visibilidade;
- equipamento de iluminação e sistema elétrico;
- eixos, rodas, pneus e suspensão;

- quadro e acessórios do quadro;
- outros equipamentos, incluindo tacógrafo e limitadores de velocidade;
- inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos.

A fim de facilitar o registo das deficiências identificadas pelos inspetores, o relatório de inspeção deve conter, no seu verso, uma lista completa dos pontos inspecionados. Os inspetores devem indicar no relatório (utilizando os códigos predefinidos) eventuais pontos em que tenham identificado deficiências e fornecer uma cópia do relatório ao condutor do veículo após a conclusão da inspeção.

Se o inspetor considerar que as deficiências detetadas podem representar um risco de segurança tal que, em especial no que se refere ao equipamento de travagem, se justificam novos controlos, pode ordenar que o veículo seja submetido a uma inspeção minuciosa numa instalação de inspeção técnica designada nas imediações.

Além disso, se durante a inspeção se verificar que um veículo comercial representa um risco grave para os seus ocupantes ou para os outros utentes da estrada, a utilização desse veículo pode ser proibida até que as deficiências perigosas identificadas sejam corrigidas.

5. DADOS ESTATÍSTICOS

5.1. Volume das inspeções

Em comparação com o período de referência de 2015-2016, no período de referência de 2017-2018 foram inspecionados **menos 1 048 863 veículos**, o que corresponde a um **decréscimo de 20,9 %**.

Note-se que no período de 2015-2016 já tinha havido **menos 534 473 inspeções** em comparação com 2013-2014. Enquanto em 2011-2012 foram inspecionados **6 016 947** veículos, em 2017-2018 só o foram **3 980 090**, o que significa que o número de inspeções realizadas diminuiu um terço de 2011 para 2018. Caso a diminuição no número de inspeções fosse acompanhada de taxas de proibição de circular mais elevadas que indicassem um sistema de seleção preferencial de veículos avançado, o decréscimo não seria alarmante mas, como os números mostram, tal não é necessariamente o caso.

Quadro 1: Número de inspeções - Comparação entre 2015-16 e 2017-18

Estado-Membro (E-M) relator	Veículos inspecionados no período de 2015-2016	Veículos inspecionados no período de 2017-2018	Diferença entre o período de 2015-2016 e o período de 2017-2018	Diferença expressa em % entre 2015-2016 e 2017-2018
Áustria	42 438	39 754	-2 684	-6,3%
Bélgica	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgária	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Croácia	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Chipre	6 214	5 984	-230	-3,7 %
República Checa	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Dinamarca	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estónia	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Finlândia	8 390	12 060	3 670	43,7 %

França	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Alemanha	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Grécia	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Hungria	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irlanda	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Itália	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Letónia	8 652	8 804	152	1,8 %
Lituânia	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Luxemburgo	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Países Baixos	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polónia	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugal	1 522	962	-560	-36,8 %
Roménia	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Eslováquia	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Eslovénia	4 945	5 402	457	9,2 %
Espanha	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Suécia	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Reino Unido	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Totais	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Dezasseis Estados-Membros efetuaram menos inspeções durante o período de 2017-2018 em comparação com o período de 2015-2016.

As reduções percentuais vão de 1,2 % no caso da Itália a 93,3 % no caso da Grécia. Outros Estados-Membros que registaram reduções significativas foram a Espanha (47,2 %), a Croácia (43,5 %), a Bulgária (38,6 %), a França (38,6 %) e Portugal (36,8 %). Em termos de razões para as reduções, à exceção da Suécia, que esclareceu ter aplicado uma abordagem baseada no risco em conformidade com a Diretiva 2014/47/UE, os Estados-Membros explicaram que estas eram o resultado combinado da redução dos recursos, da reorganização e de mudanças na legislação nacional e na aplicação das regras.

Por outro lado, doze Estados-Membros registaram aumentos no número de inspeções realizadas durante o período de 2017-2018. Os aumentos percentuais variaram entre 1,8 % no caso da Letónia e 48,6 % no caso da Roménia, 63,8 % no caso dos Países Baixos e 429,4 % no caso do Luxemburgo.

5.2. Origem dos veículos inspecionados

O quadro 2 apresenta uma panorâmica da origem dos veículos inspecionados pelos Estados-Membros. Tal como referido anteriormente, somente Chipre não apresentou dados relativos às inspeções efetuadas sobre os veículos «fora do Estado», ou seja, veículos matriculados quer noutro Estado-Membro quer fora da UE. Vinte e sete Estados-Membros comunicaram dados sobre as inspeções efetuadas a veículos matriculados noutro Estado-Membro e vinte Estados-Membros também efetuaram inspeções a veículos que circulavam no seu território e que se encontravam matriculados fora da UE.

Alguns dos pontos essenciais a notar nos dados exibidos no quadro 2 revelam que 57,7 % das inspeções efetuadas durante o período de 2017-2018 diziam respeito a veículos matriculados no Estado-Membro em que a inspeção teve lugar, 34,1 % diziam respeito a veículos matriculados noutro Estado-Membro e apenas 8,2 % diziam respeito a veículos matriculados fora da UE.

Somente 14,4 % das inspeções efetuadas no Luxemburgo diziam respeito a veículos aí matriculados, enquanto 80,1 % das suas inspeções diziam respeito a veículos de outro Estado-Membro. Por outro lado, 49,4 % e 63,4 % dos veículos inspecionados pelas autoridades polacas e búlgaras, respetivamente, encontravam-se matriculados nesses Estados-Membros, enquanto era realizada uma percentagem superior de inspeções em veículos matriculados fora da UE em comparação com as inspeções de outros Estados-Membros. O fio condutor por trás destas estatísticas tem presumivelmente a ver com a localização geográfica destes Estados-Membros, com um tráfego de trânsito elevado.

Quadro 2: Origem dos veículos inspecionados

Estado-Membro (E-M) relator	Matriculados no E-M	Matriculados noutros E-M	Matriculados fora da UE	Total	Veículos do E-M (%)
Áustria	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Bélgica	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgária	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Croácia	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Chipre	5 984	0	0	5 984	100,0 %
República Checa	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Dinamarca	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estónia	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finlândia	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
França	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Alemanha	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grécia	204	156	0	360	56,7 %
Hungria	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irlanda	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Itália	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Letónia	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Lituânia	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luxemburgo	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Países Baixos	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polónia	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Roménia	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Eslováquia	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Eslovénia	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Espanha	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %

Suécia	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Reino Unido	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Totais	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Suíça	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Totais	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Volumes relativos às proibições de circular

Em comparação com 2015-2016, no período de referência de 2017-2018 foram proibidos de circular **menos 99 617 veículos**, o que corresponde a um **decréscimo de 24,7 %**. O quadro 3 infra apresenta a repartição por Estado-Membro. Tendo em conta que, simultaneamente, o número de veículos inspecionados também diminuiu 20,9 % em comparação com 2015-2016, tal pode indicar que não houve melhoramento do método de seleção preferencial de veículos.

Quadro 3: Proibições de circular - Comparação entre 2015-16 e 2017-18

Estado-Membro (E-M) relator	Veículos proibidos de circular no período de 2015-2016	Veículos proibidos de circular no período de 2017-2018	Diferença entre o período de 2015-2016 e o período de 2017-2018	Diferença expressa em % entre 2015-2016 e 2017-2018
Áustria	24 194	25 180	986	4,1 %
Bélgica	691	1 015	324	46,9 %
Bulgária	1 646	1 720	74	4,5 %
Croácia	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Chipre	1 232	1 012	-220	-17,9 %
República Checa	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Dinamarca	1 192	1 292	100	8,4 %
Estónia	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finlândia	163	5 384	5 221	3 203,1 %
França	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Alemanha	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grécia	71	12	-59	-83,1 %
Hungria	8 388	8 830	442	5,3 %
Irlanda	1 909	1 420	930	189,8 %
Itália	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Letónia	61	833	772	1 265,6 %
Lituânia	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxemburgo	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Países Baixos	172	1 004	832	483,7 %
Polónia	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugal	776	8	-768	-99,0 %
Roménia	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Eslováquia	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %

Eslovénia	109	154	45	41,3 %
Espanha	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Suécia	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Reino Unido	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Totais	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Catorze Estados-Membros registaram um aumento do número de proibições de circular durante o período de referência de 2017-18, em comparação com o período de referência de 2015-2016. Os aumentos percentuais cifraram-se entre 4,1 % no caso da Áustria e cerca de 3,203 % no caso da Finlândia, provavelmente devido a uma abordagem mais baseada no risco. Outros Estados-Membros que registaram aumentos notáveis foram a República Checa (1932,0 %), a Letónia (1265,6 %), os Países Baixos (483,7 %) e a Lituânia (340,8 %).

Comparando estes aumentos à correspondente alteração nos volumes de inspeção dos Estados-Membros em causa, à exceção da Lituânia (que registou uma diminuição de 28,8 %), vemos que a Finlândia, a República Checa, a Letónia e os Países Baixos registaram aumentos do número de inspeções de 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % e 63,8 %, respetivamente. Por conseguinte, é evidente que, a partir destes dados, a Lituânia, pelo menos, deve ter alterado a sua política de inspeções com base numa abordagem baseada no risco, conduzindo à emissão de mais proibições de circular.

Por outro lado, catorze Estados-Membros registaram diminuições no número de proibições de circular registadas, de 1,7 % no caso da Alemanha até 99,0 % de redução no caso de Portugal, que comunicou apenas oito casos de proibições de circular para o atual período de referência em comparação com 776 para o período de referência de 2015-2016.

5.4. Origem dos veículos proibidos de circular

O quadro 4 resume os dados apresentados pelos Estados-Membros e indica que a percentagem de veículos nacionais proibidos de circular vai de 0,9 % em Portugal, 1,1 % na Bulgária, 1,3 % na Alemanha e 2,3 % na Eslovénia até mais de 50,0 % na Áustria, Estónia, Itália e Malta. A percentagem de proibições na UE (excluindo o Estado-Membro relator) oscila entre 1,4 % no Luxemburgo, 1,8 % na Bulgária, 2,1 % na Polónia e mais de 50,0 % na Áustria e na Estónia. Note-se que a Estónia tem taxas de proibição de circular superiores a 90,0 % para os veículos nacionais, estando a razão para tal na metodologia de recolha de dados, enquanto a taxa de proibição de circular global dos veículos nacionais em todos os Estados-Membros é de 8,1 %, um ligeiro aumento em relação ao número de 7,9 % do período de referência de 2015-2016.

Ao considerar as diferenças nas taxas de proibição de circular para os veículos nacionais *versus* veículos matriculados noutro Estado-Membro, seis Estados-Membros, a saber, Áustria, Bélgica, França, Alemanha, Luxemburgo e Reino Unido, apresentaram dados que sugerem que os veículos matriculados noutro Estado-Membro cumprem normas de inspeção técnica superiores, uma vez que foram comunicadas mais proibições de circular. Os Estados-Membros que registaram uma diferença superior a 10 % na taxa de proibição de circular dos veículos nacionais foram a Dinamarca (13,7 %), a Estónia (23,9 %), a Itália (39,2 %), Malta (36,2 %) e a Espanha (13,0 %). Por outro lado, o único Estado-Membro onde se regista uma diferença de cerca de 10,0 % na taxa de proibição de circular dos veículos matriculados noutro Estado-Membro é o Reino Unido (9,2 %).

A taxa de proibição de circular média para os veículos da UE (excluindo veículos nacionais) nos 28 Estados-Membros é de 7,6 %, representando isto uma diminuição em relação ao valor de 9,0 % referido para o período de referência de 2015-2016.

Chipre não efetuou quaisquer inspeções a outros veículos da UE, presumivelmente devido à sua posição geográfica na União. Portugal também não comunicou quaisquer dados relativos a veículos não pertencentes à UE, pelo que a taxa de proibição de circular de 7,6 % poderá ser diferenciada, uma vez que não inclui dados de um Estado-Membro.

Quadro 4: Repartição das proibições de circular — Nacionais versus UE

Estado-Membro relator	Proibições de circular nacionais			Proibições de circular UE (Excl. Estado-Membro relator)		
	Número de veículos nacionais controlados	Número de proibições de circular relativas a veículos nacionais	Rácio de proibição de circular de veículos nacionais (%)	Número de veículos da UE controlados	Número de proibições de circular relativas a veículos da UE	Rácio de proibição de circular de veículos da UE (%)
Áustria	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Bélgica	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgária	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Croácia	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Chipre	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Não aplicável
República Checa	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Dinamarca	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estónia	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finlândia	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
França	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Alemanha	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grécia	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Hungria	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irlanda	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Itália	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Letónia	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Lituânia	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luxemburgo	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Países Baixos	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polónia	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugal	935	8	0,9 %	27	0	Não aplicável
Roménia	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Eslováquia	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Eslovénia	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Espanha	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Suécia	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Reino Unido	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Totais	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %

Suíça	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Totais	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Tal como referido anteriormente, vinte Estados-Membros também apresentaram dados relativos a inspeções efetuadas em veículos matriculados em países fora da UE. Para mais informações consulte-se o quadro 5 infra. Foram inspecionados 327 273 veículos não pertencentes à UE, conduzindo à emissão de 16 813 proibições de circular, ou seja, um **rácio de proibição de circular de 5,1 %**, comparado com uma taxa de 8,1 % para os veículos nacionais e de 7,6 % para os veículos da UE (excluindo veículos nacionais). As taxas de proibição de circular dos veículos de países terceiros comparadas com as dos veículos da UE aumentaram mais de 10,0 % na Áustria (10,7 %), na Estónia (23,1 %) e na Finlândia (15,1 %), enquanto na Itália se observou uma diminuição de 12,1 %.

Os dados fornecidos pelos Estados-Membros sobre o número de inspeções efetuadas a veículos matriculados em países terceiros ainda não são suficientes para se poderem tirar conclusões significativas sobre as condições técnicas desses veículos. Contudo, mais nove Estados-Membros forneceram dados para veículos de países terceiros, em comparação com o período de referência de 2015-2016.

Quadro 5: Repartição das proibições de circular — Veículos não pertencentes à UE

Estado-Membro relator	Proibições de circular (veículos matriculados fora da UE)		
	Número de veículos não pertencentes à UE controlados	Número de proibições de circular relativas a veículos não pertencentes à UE	Rácio de proibição de circular de veículos não pertencentes à UE (%)
Áustria	1 688	1 256	74,4 %
Bélgica	339	29	8,6 %
Bulgária	41 497	346	0,8 %
Croácia	0	0	Não aplicável
Chipre	0	0	Não aplicável
República Checa	2 863	132	4,6 %
Dinamarca	49	11	22,4 %
Estónia	271	248	91,5 %
Finlândia	2 550	1 269	49,8 %
França	0	0	Não aplicável
Alemanha	36 573	1 202	3,3 %
Grécia	0	0	Não aplicável
Hungria	2 642	45	1,7 %
Irlanda	9	1	11,1 %
Itália	12	1	8,3 %
Letónia	405	62	15,3 %

Lituânia	6 020	93	1,5 %
Luxemburgo	78	0	0 %
Malta	0	0	Não aplicável
Países Baixos	180	37	20,6 %
Polónia	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	Não aplicável
Roménia	336	47	14,0 %
Eslováquia	0	0	Não aplicável
Eslovénia	103	7	6,8 %
Espanha	0	0	Não aplicável
Suécia	326	15	4,6 %
Reino Unido	6 125	1 961	31,6 %
Totais	327 273	16 813	5,1 %
Suíça	3 935	530	13,5 %
Totais	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Veículos proibidos de circular, por categoria de veículo e por Estado-Membro de matrícula

O anexo 1 apresenta uma panorâmica das taxas de proibição de circular por Estado-Membro de matrícula. A taxa de proibição de circular média em todos os Estados-Membros foi de 7,9 %, constituindo a categoria N2 (veículos com mais de 3,5 toneladas) o tipo de veículo proibido com maior frequência, ou seja, uma taxa de proibição de circular de 11,4 %.

Os veículos da categoria de «outros» veículos não especificados apresentaram uma taxa de proibição de circular de 9,4 %. Contudo, esta categoria inclui provavelmente muitos tipos de veículos, a saber, veículos agrícolas (categoria T), reboques ligeiros (categorias O1 & O2) e veículos comerciais ligeiros (categoria N1) e a sua inspeção baseia-se em medidas legislativas nacionais.

Todavia, a partir de 20 de maio de 2018, a Diretiva 2014/47/UE tornou a inspeção de tratores de velocidade (capazes de se deslocarem além dos 40 km/h) obrigatória sempre que estes sejam utilizados principalmente na via pública para o transporte rodoviário de mercadorias.

Em termos de análise, os dados mostram que os veículos da Áustria e de Malta foram proibidos com maior frequência com taxas de proibição de circular de 37,5 % e 31,9 %, respetivamente. Por outro lado, os veículos alemães e luxemburgueses foram os que sofreram menos proibições de circular, com taxas de proibição de circular de 1,7 % e 2,6 %, respetivamente.

As diferenças entre estas taxas de proibição de circular podem explicar-se pela aplicação de diferentes métodos de seleção e de inspeção, bem como de categorização das deficiências entre os Estados-Membros.

A Alemanha, o Reino Unido, a França e a Suécia inspecionaram nos seus territórios 94,1 %, 93,4 %, 93 % e 85,8 %, respetivamente, do total de veículos com o respetivo número de matrícula nacional. Na Áustria, Bulgária, Finlândia, Croácia, Irlanda, em Malta, na Polónia, na Espanha e em Chipre, o número ultrapassa 50 %. Tal como previsto, tal indica que, na maioria dos casos, os veículos são inspecionados em viagens nacionais.

Há, no entanto, algumas exceções. Por exemplo, as autoridades nacionais na Estónia, Itália, Luxemburgo, Portugal, Roménia e Grécia inspecionaram menos de 10 % do total de veículos matriculados nos respetivos Estados-Membros.

Além disso, o anexo 2 apresenta os pormenores relativos às proibições de circular, por categoria de veículo e por Estado-Membro de inspeção. As taxas de proibição de circular mais elevadas foram observadas na Estónia (90,6 %), na Áustria (63,3 %), na Itália (52,6 %) e em Malta (50,3 %), enquanto as mais baixas foram assinaladas em Portugal (0,8 %), na Bulgária (1,1 %), no Luxemburgo (1,6 %) e na Alemanha (2,2 %). A taxa de proibição de circular média para todos os Estados-Membros da UE é de 7,6 %, um número que permanece igual em relação ao período de referência de 2015-2016. Tal como previsto, os Estados-Membros que procedem à inspeção com os rácios de proibição de circular mais elevados são também os Estados-Membros com os mais elevados rácios de proibição de circular para os veículos matriculados no seu próprio território (quadro 4).

5.6. Tipos de deficiências notificadas pelos Estados-Membros

O anexo 3 apresenta as taxas de deficiência detetadas nos veículos nos nove pontos inspecionados durante as inspeções efetuadas pelos Estados-Membros durante o período de referência de 2017-2018.

Durante este período de referência, as deficiências mais frequentemente detetadas durante as inspeções prendem-se com as condições técnicas:

- do equipamento de iluminação e do sistema elétrico (26,4 % da totalidade das deficiências registadas);
- dos eixos, rodas, pneus e suspensão (16,5 % da totalidade das deficiências registadas);
- do equipamento de travagem (15,1 % da totalidade das deficiências registadas) e
- do quadro e dos acessórios do quadro (12,3 %).

Nos nove pontos a inspecionar, os Estados-Membros comunicaram diferenças consideráveis na frequência da deteção de deficiências. Por exemplo, em Espanha, as deficiências relativas ao ponto a inspecionar de «outros equipamentos», incluindo o «tacógrafo» e o «limitador de velocidade» representavam 64,9 % do total das deficiências comunicadas durante o período de referência, ao passo que as deficiências neste ponto representavam apenas 0,8 % do total apurado no Reino Unido. Mais uma vez, é muito provável que tal se deva a diferentes métodos de teste aplicados pelos Estados-Membros; eventualmente em conjugação com uma política nacional que coloque maior ênfase num ponto a inspecionar específico. Contudo, há que reconhecer que, a partir de 20 de maio de 2018, com a Diretiva 2014/47/UE, foi introduzida uma maior harmonização nos métodos de teste, na avaliação das deficiências e na utilização do equipamento de teste.

Comparando os valores com os do período anterior, a diminuição mais significativa refere-se ao teste dos «eixos, rodas, pneus e suspensão», passando de 21,8 % para 16,5 % no atual período de referência, assim como no que diz respeito ao ponto a inspecionar de «outros equipamentos», incluindo o «tacógrafo» e o «limitador de velocidade», em relação ao período de referência anterior, passando de 15,5 % para 11,5 % no atual período de referência. Todavia, as deficiências relacionadas com o ponto do «equipamento de iluminação e sistema elétrico» ainda continuam a ser as mais comuns, registando um aumento de 26,4 % (mais 3,4 % em relação aos 23 % do anterior período de referência). Em termos dos outros pontos a inspecionar, as mudanças comparadas com o anterior período de referência não são consequentes, caso em que indicariam mudanças políticas significativas a serem implementadas pelos Estados-Membros.

Em quatro dos nove pontos a inspecionar, a saber, «identificação», «visibilidade», «equipamento de iluminação e sistema elétrico» e «outro equipamento, incluindo tacógrafo e limitador de velocidade», as taxas diminuem em comparação com o período de referência anterior. As taxas para o ponto «direção» permaneceram iguais, em 2,3 %. De facto, os pontos onde se registaram ligeiros aumentos

no período de referência anterior, nomeadamente «equipamento de travagem», «equipamento de iluminação e sistema elétrico», «quadro e acessórios do quadro» e «inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos» mostraram-se todos abaixo de um aumento de 5 %.

Além disso, a principal deficiência regista-se no «equipamento de iluminação e sistema elétrico», pois possui a mais elevada taxa em doze Estados-Membros, enquanto as deficiências na «identificação», «direção» e «inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos» tendem a ser inferiores a 10 % na maioria dos Estados-Membros, à exceção da França, onde a taxa da última categoria mencionada atinge 25 %, muito provavelmente indicando uma abordagem mais rigorosa ao desempenho ambiental do veículo. Quanto às deficiências relacionadas com «inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos» que, além de constituírem um perigo para a segurança rodoviária, têm também um impacto no ambiente, após uma diminuição no período anterior de 0,8 % (de 4,1 % para 3,3 %), observou-se um aumento de 3,0 %, de 3,3 % para 6,3 %.

Por último, tal como indicado no quadro 2, vinte Estados-Membros realizaram inspeções a veículos matriculados fora da UE. Contudo, como o número total destas inspeções equivale apenas aproximadamente a 8 % do número total de inspeções realizadas durante o período de referência, não é possível tirar conclusões definitivas quanto às suas condições técnicas.

Não obstante, para efeitos de exaustividade, o anexo 4 do presente relatório contém mais pormenores, pois faculta uma panorâmica do número de veículos inspecionados por Estado-Membro por país de matrícula e o rácio de proibição de circular.

6. TIPOS DE SANÇÕES

A Diretiva 2000/30/CE não prevê um regime sancionatório das infrações detetadas. Em vez disso, os Estados-Membros devem prever sanções sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país em que o veículo foi matriculado ou entrou em circulação.

Tal como já referido, caso seja evidente que um veículo comercial representa um sério risco para os seus ocupantes ou para os outros utentes da estrada, a Diretiva 2000/30/CE autoriza a autoridade ou o inspetor que efetua a inspeção a proibir a sua circulação até serem corrigidas as deficiências perigosas identificadas.

Por outro lado, as deficiências perigosas detetadas em veículos comerciais pertencentes a não-residentes, designadamente as que justificam a proibição de utilização do veículo, devem ser comunicadas às autoridades competentes do Estado-Membro em que o veículo está matriculado.

As autoridades competentes do Estado-Membro em que se detetou a deficiência perigosa podem solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula que tomem medidas apropriadas, como a imposição de uma nova inspeção técnica do veículo. No entanto, fica ao critério do Estado-Membro de matrícula adotar as medidas que considere adequadas, que não necessita de notificar.

Na prática, o impacto financeiro para um operador relacionado com a proibição de circular de um veículo que apresente deficiências e constitua um perigo não é apenas a eventual coima imposta pelas autoridades do Estado-Membro que procede à inspeção. Poderá haver ónus adicionais, como os custos de reboque do veículo para uma instalação de inspeção com vista a uma inspeção «minuciosa», além do custo do teste propriamente dito e dos custos de eventuais reparações necessárias para corrigir as deficiências. Além disso, acrescem os custos indiretos para o operador se eventualmente não cumprir os prazos definidos.

Por último, de acordo com a Diretiva 2014/47/UE, de 20 de maio de 2019, as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências terão de ser aditadas ao sistema de classificação dos riscos

criado ao abrigo da Diretiva 2006/22/CE⁸. Os veículos de empresas com um perfil de alto risco podem ser selecionados com maior frequência para as inspeções na estrada.

7. CONCLUSÕES SUMÁRIAS

Tal como referido no capítulo 3 do presente relatório, devido às disparidades detetadas no método de inspeção, na recolha dos dados e nos relatórios, não devem ser tiradas conclusões de grande alcance com base neste relatório e os resultados devem ser tratados com prudência. Tendo em mente esta advertência, passamos a apresentar as principais conclusões dos dados coligidos para o período de referência de 2017-2018.

7.1 Inspeções

Em comparação com o período de referência de 2015-2016, no período de referência de 2017-2018 foram inspecionados **menos 1 048 863 veículos**, o que corresponde a um **decrécimo de 20,9 %**. De acordo com a explicação aduzida pelos Estados-Membros, tal é fruto de uma amálgama de fatores: redução dos recursos, reorganização, alteração da legislação nacional e aplicação das regras.

Em qualquer caso, dezasseis Estados-Membros procederam a um menor número de inspeções, com reduções percentuais que oscilam entre 1,2 % no caso da Itália e 93,3 % no caso da Grécia. Por outro lado, doze Estados-Membros registaram um aumento do número de inspeções efetuadas, com aumentos percentuais que variam entre 1,8 %, no caso da Letónia, e 429,4 %, no caso do Luxemburgo.

57,7 % das inspeções efetuadas durante o período de referência diziam respeito a veículos matriculados no Estado-Membro em que a inspeção teve lugar, 34,1 % diziam respeito a veículos matriculados noutro Estado-Membro e apenas 8,2 % diziam respeito a veículos matriculados fora da UE.

A percentagem de veículos nacionais no número total de veículos inspecionados varia também consideravelmente. A Áustria, Bélgica, França, o Luxemburgo e, em menor medida, a Polónia, onde a percentagem de inspeções a veículos nacionais é inferior a 50 %, deverão esforçar-se por garantir taxas de inspeção mais equilibradas, mais em consonância com as de outros Estados-Membros com volumes significativos de tráfego de trânsito.

7.2 Proibições de circular

Em comparação com o período anterior, foram proibidos de circular menos **99 617 veículos**, o que corresponde a um **decrécimo de 24,7 %**.

Catorze Estados-Membros registaram um aumento do número de proibições de circular emitidas, com aumentos que variam entre 4,1 % no caso da Áustria e cerca de 3 203 % no caso da Finlândia. Por outro lado, catorze Estados-Membros registaram uma diminuição do número de proibições de circular emitidas, variando entre 1,7 %, no caso da Alemanha, e uma redução de 99,0 %, no caso de Portugal. À exceção de Chipre, da França e da Eslováquia, os números das proibições de circular, de forma geral, aumentaram ou diminuíram em consonância com os volumes de inspeção, o que indicaria uma mudança nas políticas implementadas naqueles Estados-Membros.

⁸ 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.

Em termos da origem dos veículos proibidos de circular, a taxa de proibição de circular global para os veículos nacionais foi de 8,1 %, 7,6 % para os veículos da UE (excluindo os nacionais) e 5,1 % para os veículos matriculados fora da UE. Tal indicaria que as normas são aplicadas de forma universal aos veículos da UE, independentemente do país de origem do veículo. Talvez a razão pela qual a taxa de proibição de circular para veículos não pertencentes à UE seja mais baixa se deva ao facto de os operadores estarem a optar por enviar para as viagens que envolvem deslocações no interior da UE os seus veículos mais recentes e mantidos em melhores condições. A taxa de proibição de circular inferior indica que a utilização de uma abordagem mais orientada não é generalizada, contudo, espera-se que tal mude com a aplicação da Diretiva 2014/47/UE que exige que os Estados-Membros adaptem os seus regimes de inspeção.

Por último, a taxa de proibição de circular média dos veículos matriculados na UE em todos os Estados-Membros foi de 7,9 %. Os veículos da categoria N2 (veículos pesados de mercadorias) foram mais frequentemente proibidos de circular, ou seja, a taxa de proibição de circular foi de 11,4 %. Os veículos com matrícula sueca e maltesa foram proibidos de circular com maior frequência, com taxas de proibição de circular de 37,5 % e 31,9 %, respetivamente. Por outro lado, os veículos alemães e luxemburgueses foram os que sofreram menos proibições de circular, com taxas de proibição de circular de 1,7 % e 2,6 %, respetivamente. As razões para as diferenças nestas taxas de proibição de circular são desconhecidas da Comissão, pelo que se assumiu que podem dever-se à aplicação de diferentes métodos de inspeção e de categorização das deficiências entre os Estados-Membros.

7.3 Deficiências

Os dois tipos de deficiências mais frequentes detetadas durante as inspeções efetuadas durante o período de referência relacionavam-se com os pontos a inspecionar: «equipamento de iluminação e sistema elétrico» e «eixos, rodas, pneus, suspensão». Estes representaram 26,4 % e 16,5 %, respetivamente, do total de deficiências registadas. «Outro equipamento, incluindo tacógrafo e limitador de velocidade» registou 11,5 % do total registado em todos os Estados-Membros, uma descida em relação aos 15,5 % registados no anterior período de referência. É de assinalar que as inspeções do ponto «inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos» praticamente duplicaram de 3,3 % em 2015-2016 para 6,3 % no atual período de referência, o que constitui um sinal positivo na direção de inspeções a veículos de pendor ambiental.

Contudo, persistem diferenças significativas nas taxas de proibição de circular por ponto a inspecionar entre os Estados-Membros. Por exemplo, em Espanha, as deficiências relativas ao ponto a inspecionar de «outros equipamentos», incluindo o «tacógrafo» e o «limitador de velocidade» representavam 64,9 % do total das deficiências comunicadas durante o período de referência, ao passo que as deficiências neste ponto representavam apenas 0,8 % do total apurado no Reino Unido. Mais uma vez, é muito provável que tal se deva a diferentes métodos de inspeção aplicados pelos Estados-Membros. Todavia, espera-se que estas diferenças diminuam a partir de 20 de maio de 2018, quando a Diretiva 2014/47/UE entrar em vigor, introduzindo, nomeadamente, uma maior harmonização nos métodos de inspeção, na avaliação das deficiências e na utilização do equipamento de inspeção.