



Bruxelas, 23.3.2020  
COM(2020) 109 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 2015-2016**

## 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.	Números relativos à proibição de circular.....	9
5.4.	Origem dos veículos proibidos.....	11
5.5.	Veículos proibidos de circular, por categoria de veículo e por Estado-Membro de matrícula .....	13
5.6.	Tipos de deficiências notificadas pelos Estados-Membros.....	14
6.	TIPOS DE SANÇÕES .....	15
7.	CONCLUSÕES SUMÁRIAS .....	16
7.1	Inspeções .....	16
7.2	Proibições de circular .....	16
7.3	Deficiências .....	17

## 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 1072/2009<sup>1</sup>);
- 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/CE<sup>2</sup>);
- 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/CE<sup>3</sup>).

Nos termos da Diretiva 2000/30/CE, os veículos comerciais, incluindo os veículos a motor e os seus reboques e semirreboques, que circulam nos Estados-Membros, são objeto de inspeções técnicas na estrada destinadas a melhorar a segurança rodoviária e a 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 controlados, em conformidade com a diretiva; e
- as deficiências detetadas.

Além da recolha desses dados, a Diretiva 2000/30/CE exige igualmente que a Comissão apresente ao Conselho um relatório sobre a aplicação da diretiva, baseado nos dados recebidos dos Estados-Membros, acompanhado de um resumo dos resultados obtidos. É este o objeto do presente relatório. A Diretiva 2000/30/CE exige 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 estabelece nove domínios diferentes (ver secção 4 infra) sobre os quais deve incidir uma inspeção técnica na estrada. 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, após a inspeção a um veículo, as eventuais deficiências identificadas devem ser documentadas num relatório de inspeção entregue ao condutor.

Em 2014, no quadro do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a revisão das normas e procedimentos para a inspeção técnica na estrada dos veículos

---

<sup>1</sup> 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.

<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 (Reformulação), 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.

comerciais. Em 3 de abril de 2014, foi adotada a Diretiva 2014/47/UE<sup>4</sup> (a seguir designada «Diretiva 2014/47/UE»), que foi aplicada a partir de 20 de maio de 2018. A Diretiva 2014/47/UE introduziu dois tipos de inspeções, designadamente, inspeções iniciais e inspeções minuciosas<sup>5</sup>, devendo o número total de inspeções iniciais na estrada na UE por ano civil corresponder a, pelo menos, 5 % do número total dos veículos matriculados nos Estados-Membros. Para atingir esse objetivo, os Estados-Membros devem envidar esforços para realizar um número adequado de inspeções na estrada, que deve ser proporcional ao número total de veículos matriculados no seu território. A data limite para o cumprimento dessa obrigação inicial de apresentação de relatórios, que irá ser objeto de controlo, é 31 de março de 2021, em relação ao período de 2019-2020.

## **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. No entanto, como o controlo anual é considerado insuficiente para garantir que tais veículos permanecem em boas condições entre duas inspeções técnicas obrigatórias sucessivas, é necessário, no quadro das medidas de segurança rodoviária, proceder a inspeções adicionais adequadas na estrada, a título de 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. As atividades de inspeção 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 manutenção<sup>6</sup>.

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 do veículo na estrada (se for caso disso) e da inspeção técnica. A inspeção minuciosa de irregularidades com base na lista de pontos da Diretiva 2000/30/CE pode também ser realizada no local ou num centro de inspeções 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

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> As inspeções iniciais incluem uma verificação da documentação e uma avaliação visual do estado técnico do veículo; Em contrapartida, as inspeções minuciosas (que se seguem a uma inspeção inicial, se necessário) devem ser efetuadas recorrendo a uma unidade móvel de inspeção, uma instalação designada para efeitos de inspeção na estrada ou um centro de inspeção.

<sup>6</sup> A Diretiva 2014/47/UE introduziu um sistema obrigatório de classificação dos riscos em todos os Estados-Membros, a partir de 20 de maio de 2019. Um fraco desempenho nas inspeções na estrada em termos do número e da gravidade das deficiências, atribuirão às empresas uma classificação de risco mais elevada. As autoridades competentes dos Estados-Membros podem utilizar essas informações para controlar com maior frequência as empresas com uma classificação de risco elevada.

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, conforme alterada<sup>7</sup> - 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 relativos à inspeção que figura no anexo I, a partir de 1 de janeiro de 2012.

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 diferentes Estados-Membros, estas classificações revistas fornecem informações mais precisas, ao mesmo tempo que melhoram a situação dos Estados-Membros em situações em que é necessário notificar outro Estado-Membro, caso tenham sido identificadas deficiências graves num veículo matriculado nesse Estado-Membro.

### **3. DADOS COMUNICADOS PELOS ESTADOS-MEMBROS**

Este é o sexto relatório sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE nos Estados-Membros e abrange os anos civis de 2015 e 2016. O prazo para os Estados-Membros apresentarem os seus dados à Comissão relativamente a este período de referência era 31 de março de 2017.

A fim de facilitar a obrigação de apresentação de relatórios, e em conformidade com a prática anterior, a Comissão enviou uma notificação aos Estados-Membros no início de janeiro de 2017. Um modelo (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.

Foi então publicado um aviso no início de março de 2017, lembrando aos Estados-Membros que o prazo para a apresentação dos seus contributos estava iminente. Todos os Estados-Membros utilizaram o modelo para apresentarem os seus dados por via eletrónica, o que foi acolhido com agrado, uma vez que simplificou a tarefa de cotejo dos dados.

No entanto, nem todos os Estados-Membros cumpriram o prazo para a apresentação dos seus dados. Alguns (nomeadamente, a Bélgica, a República Checa, a Finlândia e a França) registaram um atraso marginal, ao passo que outros (Malta e os Países Baixos) não apresentaram os seus dados antes de janeiro e março de 2018, respetivamente.

Onze Estados-Membros, designadamente a Áustria, a Bulgária, a Croácia, a República Checa, a Alemanha, a Dinamarca, a Estónia, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Polónia e a Roménia, também apresentaram dados sobre veículos matriculados fora da UE, classificados por país de matrícula; outros dois, a saber, a Bélgica e a Itália, apresentaram valores totais para o número de veículos inspecionados não pertencentes à UE.

---

<sup>7</sup> 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.

Chipre apenas forneceu dados sobre os veículos nacionais. Inicialmente, a Irlanda procedeu de forma idêntica, mas posteriormente apresentou um conjunto de dados revisto, que incluía pormenores sobre os veículos inspecionados registados noutros Estados-Membros.

Por último, treze Estados-Membros, nomeadamente a Áustria, a Bulgária, a República Checa, a Dinamarca, a Grécia, a França, a Irlanda, Malta, os Países Baixos, Portugal, a Roménia, a Eslováquia e o Reino Unido forneceram também informações adicionais em relação aos códigos relativos às deficiências dos vários pontos inspecionados (por exemplo, (1) equipamento de travagem; 1.1.8. conexões dos travões do reboque). Estes dados pormenorizados 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, mas não é obrigatório fornecer este tipo de pormenores adicionais.

Após a análise preliminar dos relatórios nacionais, a Comissão contactou vários Estados-Membros para tentar compreender as razões potenciais para os resultados pendentes ou as alterações 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 reorganização ou a descentralização das competências, que originaram períodos durante os quais não foram realizadas quaisquer inspeções, 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 a inspecionar 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, 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 nestes domínios, o relatório de inspeção deve conter, no seu verso, uma lista completa dos pontos controlados. 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 aos dispositivos 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 2013-2014, em 2015-2016 foram inspecionados **menos** 534 473 veículos, o que corresponde a um **decréscimo de 9,6 %**. O quadro 1 *infra* apresenta uma repartição por Estado-Membro.

Em 2011-2012, foram inspecionados **8 145 984** veículos, ao passo que no período de 2013-2014 foram realizadas **5 584 164 inspeções**, o que equivale a **menos 2 561 820**. Em 2015-2016, observou-se novamente uma diminuição de cerca de 10 %, tendo o número de inspeções sido de **5 029 763**.

**Quadro 1: Número de inspeções - Comparação entre 2013-14 e 2015-16**

Estado-Membro (E-M) relator	Veículos inspecionados no período de 2013-2014	Veículos inspecionados no período de 2015-2016	Diferença entre o período de 2013-2014 e o período de 2015-2016	Diferença expressa em % entre 2013-2014 e 2015-2016
Áustria	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Bélgica	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgária	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Croácia	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Chipre	1 174	6 214	5 040	429,3 %
República Checa	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Dinamarca	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estónia	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finlândia	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
França	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Alemanha	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grécia	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Hungria	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Irlanda	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Itália	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Letónia	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Lituânia	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luxemburgo	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Países Baixos	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Polónia	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %

<b>Portugal</b>	631	1 522	891	141,2 %
<b>Roménia</b>	8 135	13 144	5 009	61,6 %
<b>Eslováquia</b>	16 211	18 760	2 549	15,7 %
<b>Eslovénia</b>	5 113	4 945	-168	-3,3 %
<b>Espanha</b>	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
<b>Suécia</b>	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
<b>Reino Unido</b>	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
<b>Totais</b>	<b>5 584 164</b>	<b>5 029 763</b>	<b>-554 401</b>	<b>-9,9 %</b>

Dezoito Estados-Membros efetuaram menos inspeções durante o período de 2015-2016, em comparação com o período de 2013-2014. As reduções percentuais oscilaram entre 1 %, no caso da Croácia, e **68 % no caso da Grécia**. Outros Estados-Membros registaram reduções significativas, nomeadamente a Itália (64 %), a Bélgica (46 %), o Luxemburgo (45 %) e a República Checa (35 %). As razões para essas reduções, segundo as explicações dadas pelos Estados-Membros, são as restrições financeiras e a escassez de recursos humanos ou a reorganização de competências. Além disso, as alterações da legislação nacional e dos procedimentos administrativos internos também afetaram as atividades de execução.

Em contrapartida, dez Estados-Membros registaram um aumento do número de inspeções realizadas durante o período 2015-2016. Os aumentos percentuais variaram entre 1,2 % no caso da Alemanha e 122 % no caso da Irlanda, 141 % no caso de Portugal e 429 % no caso de Chipre. Todavia, no que se refere a Chipre, para o período de referência de 2013-2014, há que reconhecer que se procedeu partindo de uma linha de base inferior em termos de resultados, pelo que o aumento percentual registado é relativo. No caso da Irlanda, o acréscimo deve-se ao facto de as autoridades irlandesas terem aumentado o número de inspetores que efetuam inspeções técnicas na estrada.

## 5.2. Origem dos veículos inspecionados

O quadro 2 apresenta uma panorâmica da origem dos veículos inspecionados pelos Estados-Membros. Tal como referido anteriormente, apenas Chipre não apresentou dados relativos aos controlos de veículos «fora do Estado», ou seja, registados noutro Estado-Membro ou fora da UE. Vinte e sete Estados-Membros comunicaram dados sobre os controlos efetuados a veículos matriculados noutro Estado-Membro, dos quais treze efetuaram igualmente controlos a veículos matriculados fora da UE.

Entre os aspetos essenciais relativamente aos dados apresentados no quadro 2, há que destacar que 62 % das inspeções efetuadas durante o período de 2015-2016 diziam respeito a veículos nacionais, 33 % a veículos matriculados noutro Estado-Membro e 5 % a veículos matriculados fora da UE.

Outros pontos a assinalar são que, no Luxemburgo, apenas 15,8 % das inspeções foram efetuadas em veículos nacionais e que, enquanto 51 % dos veículos inspecionados pelas autoridades polacas estavam registados na Polónia, foram efetuadas duas vezes mais inspeções a veículos matriculados fora da UE do que a veículos matriculados noutros Estados-Membros. A lógica subjacente a estas estatísticas prende-se verosimilmente com a localização geográfica destes Estados-Membros.

**Quadro 2: Origem dos veículos inspecionados**

<b>Estado-Membro (E-M) relator</b>	<b>Matriculados no E-M</b>	<b>Matriculados noutros E-M</b>	<b>Matriculados fora da UE</b>	<b>Total</b>	<b>Veículos do E-M (%)</b>
------------------------------------	----------------------------	---------------------------------	--------------------------------	--------------	----------------------------

Áustria	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Bélgica	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgária	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Croácia	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Chipre	6 214	0	0	6 214	100,0 %
República Checa	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Dinamarca	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estónia	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finlândia	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
França	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Alemanha	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grécia	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Hungria	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irlanda	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Itália	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Letónia	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Lituânia	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxemburgo	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Países Baixos	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polónia	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Roménia	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Eslováquia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Eslovénia	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Espanha	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Suécia	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Reino Unido	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
<b>Totais</b>	<b>3 115 991</b>	<b>1 649 446</b>	<b>264 231</b>	<b>5 029 667</b>	<b>62,0 %</b>
Suíça	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
<b>Totais</b>	<b>3 155 804</b>	<b>1 669 480</b>	<b>268 423</b>	<b>5 094 017</b>	<b>62 %</b>

### 5.3. Números relativos à proibição de circular

Em comparação com 2013-2014, foram proibidos de circular **mais 60 112 veículos** em 2015-2016, o que representa um **aumento de 17,5 %**. O quadro 3 *infra* apresenta a repartição por Estado-Membro. Considerando que, ao mesmo tempo, o número de veículos inspecionados diminuiu 9,6 % em comparação com 2013-2014, tal pode indicar uma abordagem mais específica durante as inspeções na estrada na maior parte dos Estados-Membros ou, em determinados casos, um regime de inspeções mais rigoroso.

**Quadro 3: Proibições de circular — Comparação entre 2013-14 e 2015-16**

Estado-Membro (E-M) relator	Veículos proibidos de circular no período 2013-2014	Veículos proibidos de circular no período 2015-2016	Diferença entre o período de 2013-2014 e o período de 2015-2016	Diferença em % entre 2013-2014 e 2015-2016
Áustria	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Bélgica	997	691	-306	-30,7 %
Bulgária	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Croácia	1 643	2 548	905	55,1 %
Chipre	1 719	1 232	-487	-28,3 %
República Checa	514	375	-139	-27,0 %
Dinamarca	532	1 192	660	124,1 %
Estónia	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finlândia	5 840	163	-5,677	-97,2 %
França	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Alemanha	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Grécia	252	71	-181	-71,8 %
Hungria	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irlanda	779	1 909	1 130	145,1 %
Itália	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Letónia	45	61	16	35,6 %
Lituânia	931	311	-620	-66,6 %
Luxemburgo	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Países Baixos	111	172	61	55,0 %
Polónia	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugal	11	776	765	6954,5 %
Roménia	357	3 035	2 678	850 %
Eslováquia	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Eslovénia	477	109	-368	-77,1 %
Espanha	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Suécia	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Reino Unido	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
<b>Totais</b>	<b>343 825</b>	<b>403 937</b>	<b>60 112</b>	<b>17,5 %</b>

Doze Estados-Membros registaram um aumento do número de proibições de circular durante o período de referência de 2015-16 em comparação com o período de 2013-2014. Os aumentos percentuais variaram entre 3 % no caso da Suécia e cerca de 6,955 % no caso de Portugal, embora Portugal tenha partido de uma linha de base inferior, tendo-se registado somente 11 proibições de circular no período de referência de 2013-2014. Outros Estados-Membros que registaram aumentos significativos foram a Roménia (850 %), a Dinamarca (124 %) e Malta (90 %). O aumento excepcional de 3722 % em França deve-se ao facto de, para o período de 2013-2014, este país não ter fornecido dados sobre reboques (categorias O3 e O4) e de o relatório de 2013-2014 não abranger a panóplia completa de autoridades abrangidas pelas atividades de inspeção na estrada. Outros aumentos

acentuados podem ser explicados pelas alterações da legislação nacional ou na metodologia de recolha e comunicação de dados.

Comparação entre estes aumentos e a alteração correspondente do volume de inspeções nos Estados-Membros em causa; com exceção da França (que registou uma diminuição de 3,6 %), a Roménia, Malta, a Dinamarca e Portugal registaram aumentos do volume de inspeções da ordem dos 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % e 141 %, respetivamente.

Por outro lado, dezasseis Estados-Membros registaram uma diminuição do número de proibições de circular registadas, que oscilou entre 2,7 % no caso da Eslováquia e 97,2 % no caso da Finlândia, radicando essa redução no caso desta última em erros na metodologia de comunicação de informações durante o período de 2013-2014. É interessante verificar que tal correspondeu a um aumento do volume de inspeções de 15,7 % no caso da Eslováquia e a uma diminuição de 24,8 % no caso da Finlândia. Uma vez mais, tal poderia indiciar uma mudança na política de inspeção, juntamente com o facto de, talvez, o controlo técnico dos veículos estar a melhorar.

#### 5.4. Origem dos veículos proibidos

O quadro 4 *infra* resume os dados apresentados pelos Estados-Membros e indica que a percentagem de veículos nacionais proibidos de circular varia entre menos de 1 % na Bulgária, na República Checa, na Letónia e na Lituânia a mais de 50 % na Áustria, na Estónia, em Itália, em Malta, em Portugal e na Suécia. A Estónia tem uma taxa de proibição de circular superior a 90 % para os veículos nacionais, em virtude da metodologia de recolha de dados, enquanto a taxa de proibição global dos veículos nacionais em todos os Estados-Membros é de 7,9 %. Note-se que, no caso da Suécia, uma revisão dos dados comunicados revelou um erro na metodologia de recolha e comunicação de dados que persistiu durante um período de tempo superior, que incluiu os períodos 2013-2014 e 2015-2016.

Ao considerar as diferenças nas taxas de proibição de circular para os veículos nacionais *versus* veículos estrangeiros, seis Estados-Membros apresentaram dados que sugerem que os veículos estrangeiros cumprem normas de inspeção técnica mais elevadas devido a taxas de proibição de circular mais elevadas para os veículos nacionais. Os Estados-Membros em que se registou uma taxa de proibição de circular superior a 10 % para os veículos estrangeiros foram a Eslováquia, a Itália, a Dinamarca, a Roménia, Malta e Portugal.

Por outro lado, em dois Estados-Membros (Reino Unido e Irlanda) a taxa de proibição de circular dos veículos estrangeiros foi superior em mais de 10 % à taxa de proibição de circular dos veículos nacionais.

A taxa média de proibição dos veículos da UE (excluindo os veículos nacionais) nos 28 Estados-Membros é de 9,0 %, o que representa uma ligeira diminuição na percentagem de 10,4 % indicada para o período de referência de 2013-2014.

Além disso, uma vez que Chipre não forneceu os dados relativos às inspeções efetuadas a veículos estrangeiros, estes não puderam ser incluídos na análise. Uma situação semelhante ocorreu também em relação ao período de referência de 2013-2014, provavelmente devido à sua posição geográfica.

**Quadro 4: Repartição das proibições de circular — Nacionais vs. UE**

Estado-Membro relator	Veículos matriculados no Estado-Membro relator			Veículos matriculados na UE (com exclusão do Estado-Membro relator)		
	Número de veículos inspecionados	N.º de proibições	Rácio de proibição (%)	Número de veículos inspecionados	N.º de proibições	Rácio de proibição (%)
Áustria	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %

<b>Bélgica</b>	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
<b>Bulgária</b>	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
<b>Croácia</b>	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
<b>Chipre</b>	6 214	1 232	19,8 %	0	0	N/A
<b>República Checa</b>	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
<b>Dinamarca</b>	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
<b>Estónia</b>	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
<b>Finlândia</b>	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
<b>França</b>	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
<b>Alemanha</b>	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
<b>Grécia</b>	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
<b>Hungria</b>	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
<b>Irlanda</b>	28 754	1,716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
<b>Itália</b>	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
<b>Letónia</b>	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
<b>Lituânia</b>	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
<b>Luxemburgo</b>	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
<b>Malta</b>	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
<b>Países Baixos</b>	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
<b>Polónia</b>	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
<b>Portugal</b>	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
<b>Roménia</b>	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
<b>Eslováquia</b>	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
<b>Eslovénia</b>	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
<b>Espanha</b>	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
<b>Suécia</b>	38 336	1671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
<b>Reino Unido</b>	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
<b>Totais</b>	<b>3 116 086</b>	<b>247 403</b>	<b>7,9 %</b>	<b>1 649 446</b>	<b>148 142</b>	<b>9,0 %</b>
<b>Suíça</b>	39813	1825	4,6 %	20 034	1733	8,7 %
<b>Totais</b>	<b>3 155 899</b>	<b>249 228</b>	<b>7,9 %</b>	<b>1 669 480</b>	<b>149 875</b>	<b>9 %</b>

Tal como referido anteriormente, treze Estados-Membros também apresentaram dados relativos às inspeções efetuadas a veículos matriculados em países fora da UE. O quadro 5 apresenta mais pormenores. Foram controlados 264 231 veículos não pertencentes à UE, o que levou à emissão de 8 392 proibições de circular, ou seja, a um **rácio de proibição de circular de 3,2 %**, em comparação com uma taxa de 7,9 % para os veículos nacionais e de 9,0 % para os veículos da UE (excluindo os veículos nacionais). Com exceção da Áustria, da Dinamarca, da Estónia, da Itália e da Roménia, os rácios de proibição de circular aplicáveis aos veículos matriculados fora da UE refletem geralmente os aplicáveis aos veículos matriculados na UE. Estes Estados-Membros comunicaram reduções do rácio de proibição de circular de 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % e 10,8 %, respetivamente, a favor dos veículos matriculados na UE.

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

**Proibições de circular (veículos registados fora da UE)**

<b>Estado-Membro relator</b>	<b>Número de veículos controlados matriculados fora da UE</b>	<b>Número de veículos proibidos de circular matriculados fora da UE</b>	<b>Rácio de proibição de circular de veículos matriculados fora da UE (%)</b>
Áustria	1578	997	63,2 %
Bélgica	266	18	6,8 %
Bulgária	783	2	0,3 %
Croácia	9964	592	5,9 %
Chipre	0	0	N/A
República Checa	2070	5	0,2 %
Dinamarca	25	6	24,0 %
Estónia	95	92	96,8 %
Finlândia	0	0	N/A
França	0	0	N/A
Alemanha	38852	993	2,6 %
Grécia	0	0	N/A
Hungria	0	0	N/A
Irlanda	0	0	N/A
Itália	18	10	55,6 %
Letónia	0	0	N/A
Lituânia	0	0	N/A
Luxemburgo	24	0	0,0 %
Malta	0	0	N/A
Países Baixos	252	4	1,6 %
Polónia	209946	5620	2,7 %
Portugal	0	0	N/A
Roménia	358	53	14,8 %
Eslováquia	0	0	N/A
Eslovénia	0	0	N/A
Espanha	0	0	N/A
Suécia	0	0	N/A
Reino Unido	0	0	N/A
<b>Totais</b>	<b>264231</b>	<b>8392</b>	<b>3,2 %</b>
Suíça	44305	2095	4,7 %
<b>Totais</b>	<b>308 536</b>	<b>10 488</b>	<b>3,4 %</b>

### **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 dos veículos. A taxa de proibição de circular média em todos os Estados-Membros foi de 8,3 %, correspondendo a categoria N3 («Veículos pesados de mercadorias») ao tipo de veículo mais proibido de circular, elevando-se a respetiva taxa de proibição de circular a 9,6 %.

A taxa de proibição de circular dos veículos da categoria «outros veículos não especificados» correspondia a 19,3 %. No entanto, esta categoria inclui provavelmente vários tipos de veículos, ou seja, os veículos agrícolas (categoria T), os reboques ligeiros (categorias O1 & O2) e os veículos comerciais ligeiros (categoria N1) e a sua inspeção baseia-se em medidas legislativas nacionais.

No entanto, a partir de 20 de maio de 2018, a Diretiva 2014/47/UE tornou obrigatória a inspeção de tratores com velocidade superior a 40 km/h que circulam principalmente na via pública para fins de transporte comercial.

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

O anexo III apresenta os pormenores da inspeção, por categoria de veículo e por Estado-Membro.

## **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 2015-2016.

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 (23,0 %; 20,9 % no período anterior);
- — dos eixos, rodas, pneus, suspensão (21,8 %; – 20,6 % no período anterior);
- dos outros equipamentos, incluindo tacógrafo e limitadores de velocidade (15,5 %; – 17,4 % no período anterior), e
- do equipamento de travagem (13,9 %; – 18,8 % no período anterior).

Nos nove pontos inspecionados, os Estados-Membros comunicaram diferenças consideráveis na frequência da deteção de deficiências. Por exemplo, em Espanha, as deficiências relativas ao ponto a inspecionar constituído por «outros equipamentos», incluindo o «tacógrafo» e o «limitador de velocidade» representavam 86 % do total das deficiências comunicadas durante o período de referência, ao passo que as deficiências neste ponto representavam apenas 0,6 % 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 do «equipamento de travagem», ou seja, as deficiências relacionadas com a travagem representavam 13,9 % do total registado em todos os Estados-Membros e este valor baixou de 20,7 % em relação ao período de referência anterior. No entanto, as deficiências do «equipamento de iluminação e sistema elétrico» continuam a ser as mais comuns, registando-se um aumento de 23 % (em comparação com 20,4 % para o período de referência anterior). No atinente a outros pontos inspecionados, as alterações em relação ao período de referência anterior não suscitam grande preocupação; ou tal poderia indicar mudanças políticas significativas nos Estados-Membros.

Em cinco dos nove pontos inspecionados, nomeadamente «identificação», «equipamento de travagem», «direção», «visibilidade» e «inconvenientes, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleos», os valores percentuais estão a diminuir. De facto, em todos os pontos em que ocorreram ligeiros aumentos no período de referência anterior, nomeadamente «dispositivos de iluminação e sistema elétrico», «eixos, rodas, pneus, suspensão», «quadro e acessórios do quadro» e

«outros equipamentos, incluindo tacógrafo e limitadores de velocidade», registou-se um aumento inferior a 5 %.

Além disso, as deficiências relacionadas com o «equipamento de travagem» parecem ser mais frequentes nas inspeções realizadas pelas autoridades do Reino Unido, da Letónia e do Luxemburgo, e incluem, respetivamente, 33,6 %, 33,5 % e 29,6 % das deficiências totais. Por outro lado, a Grécia não comunicou quaisquer deficiências neste ponto a inspecionar.

Quanto às deficiências relacionadas com as «emissões e derrames» que, para além de constituírem um perigo para a segurança rodoviária, têm também um impacto no ambiente, após um aumento de 0,9 % no período anterior (de 3,2 % para 4,1 %), verificou-se uma diminuição de 0,4 % (de 4,1 % para 3,3 %), ou seja, as deficiências relacionadas com as emissões representavam 3,3 % do total registado durante o período.

Por último, tal como indicado no quadro 2, treze Estados-Membros realizaram inspeções a veículos matriculados fora da UE. No entanto, uma vez que o número total dessas inspeções corresponde apenas a cerca de 5 % do número total de inspeções realizadas durante o período de referência, não é possível tirar conclusões definitivas em matéria de inspeção técnica.

Contudo, no intuito de apresentar dados completos, o anexo 4 do presente relatório contém informações mais pormenorizadas, apresentando uma sinopse do número de veículos inspecionados pelos Estados-Membros e por país de registo, 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 um 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<sup>8</sup>, as informações relativas ao número e à gravidade das deficiências terão de ser aditadas ao sistema de classificação dos riscos

---

<sup>8</sup> Artigo 26.º, n.º 1

criado ao abrigo da Diretiva 2006/22/CE<sup>9</sup>. 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 2015-2016.

### 7.1 Inspeções

Em comparação com o período anterior, em relação ao qual já se tinha registado um decréscimo de 31,5 %, o número de veículos inspecionados sofreu um novo decréscimo. Em 2015-2016, foram inspecionados **menos** 534 473 veículos, o que representa um **decrécimo de 9,6 %**. 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 da aplicação das regras e, em alguns casos, introdução de uma abordagem mais orientada durante as inspeções.

Em qualquer caso, dezoito Estados-Membros procederam a um menor número de inspeções, com reduções percentuais que oscilam entre 1 % no caso da Croácia e 68 % no caso da Grécia. Por outro lado, dez Estados-Membros registaram um aumento do número de inspeções efetuadas, com aumentos percentuais que variam entre 1,2 %, no caso da Dinamarca, e 429 %, no caso de Chipre.

62 % das inspeções efetuadas durante o período de referência incidiram sobre veículos nacionais, 33 % sobre veículos matriculados noutro Estado-Membro e 5 % sobre veículos matriculados fora da UE.

Além disso, a percentagem de veículos nacionais inspecionados em relação ao total inspecionado por cada Estado-Membro continua a variar substancialmente, o que sugere que poderá ser necessário envidar esforços adicionais para garantir uma abordagem mais equilibrada. Por exemplo, no Luxemburgo, na Bélgica e em França, as inspeções a veículos nacionais correspondiam a menos de 40 % do número total de inspeções; enquanto que a situação noutros Estados-Membros «de trânsito» é mais equilibrada.

### 7.2 Proibições de circular

Em comparação com o período anterior, foram proibidos de circular **mais** 60 112 veículos, o que representa um **aumento de 17,5 %**. Tal indicia uma potencial tendência positiva e parece indicar que se começou a aplicar uma abordagem mais orientada.

Treze Estados-Membros registaram um aumento do número de proibições de circular emitidas, com aumentos que variam entre 3 % no caso da Suécia e cerca de 7 000 % no caso de Portugal. Por outro lado, quinze Estados-Membros registaram diminuições do número de proibições de circular emitidas, que variam entre 2,7 % no caso da Eslováquia e 71,8 % no caso da Grécia ou 71,6 % no caso da Bulgária.

---

<sup>9</sup> 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 de origem dos veículos proibidos de circular, a taxa de proibição global para os veículos nacionais foi de 7,9 %, representando 9,0 % para os veículos de outros Estados-Membros da UE e 3,2 % para os veículos matriculados fora da UE. Isto indica que as normas são geralmente aplicadas de forma universal aos veículos da UE, independentemente do país de matrícula do veículo. A razão pela qual a taxa de proibição de circular dos veículos não pertencentes à UE é menor pode dever-se ao facto de os operadores estarem a optar por utilizar os seus veículos mais novos e mantidos em melhores condições nas deslocações que envolvem viagens no território da UE.

Por último, a taxa de proibição de circular média dos veículos matriculados na UE em todos os Estados-Membros foi de 8,3 %. Os veículos da categoria N3 (veículos pesados de mercadorias) foram mais frequentemente proibidos de circular, ou seja, a taxa de proibição de circular foi de 9,6 %. Os veículos registados em Malta foram proibidos de circular com maior frequência, correspondendo a taxa de proibição de circular a 43,9 %. Por outro lado, os veículos alemães e búlgaros foram os menos frequentemente proibidos de circular, com taxas de proibição de circular de, respetivamente, 1,5 % e 3,7 %. As razões para as diferenças nestas taxas de proibição de circular 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 o período de referência relacionavam-se com dois pontos a inspecionar: «equipamento de iluminação e sistema elétrico» e «eixos, rodas, pneus, suspensão». Representavam, respetivamente, 23 % e 21,8 % do total das deficiências registadas. As deficiências relacionadas com o «equipamento de travagem» representavam 13,9 % do total registado em todos os Estados-Membros, contra 20,7 % no período de referência anterior.

No entanto, continuam a subsistir disparidades significativas entre os Estados-Membros em termos de taxas de proibição de circular em função do domínio de teste. Por exemplo, as deficiências detetadas em Espanha no ponto a inspecionar «outros equipamentos, incluindo tacógrafo e limitador de velocidade», representavam 86 % do total das deficiências registadas durante o período abrangido pelo relatório, enquanto as deficiências neste ponto representavam apenas 0,6 % do total apurado no Reino Unido. Uma vez mais, é muito provável que tal se deva a diferentes métodos de inspeção aplicados pelos Estados-Membros e à ênfase colocada pelas autoridades em determinadas deficiências. 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.