COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.9.2014
COM(2014) 569 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 2011-2012

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO 3
2. DIRETIVA 2000/30/CE 4
3. DADOS COMUNICADOS PELOS ESTADOS-MEMBROS 4
4. TEOR DA INSPEÇÃO 5
5. DADOS ESTATÍSTICOS 5
5.1. Percentagem de veículos inspecionados 6
5.2. Número total de veículos inspecionados e sua origem 7
5.3. Veículos proibidos de circular 8
5.4. Tipos de deficiências e dados, por Estado-Membro 10
6. TIPOS DE SANÇÕES 10
7. RESUMO DAS CONCLUSÕES 11

ANEXO I: DEFICIÊNCIAS DETETADAS, POR ELEMENTO CONTROLADO

ANEXO II: VEÍCULOS INSPECIONADOS E PERCENTAGEM DE PROIBIÇÕES, POR ESTADO-MEMBRO

1. INTRODUÇÃO

A legislação europeia estabelece um conjunto de medidas que visam assegurar o bom estado dos veículos comerciais em circulação nas estradas europeias, no interesse da segurança rodoviária, da proteção do ambiente e da concorrência leal. Destacam-se:

- As regras de acesso à profissão, que obrigam os transportadores a dispor de capacidade financeira suficiente para assegurar a correta manutenção dos veículos [Regulamento (CE) n.º 1072/2009[1]];

- 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[2]);

- 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[3]).

De acordo com a Diretiva 2000/30/CE, os veículos comerciais e os seus reboques e semirreboques que circulam no território dos Estados-Membros devem ser objeto de inspeções técnicas na estrada a fim de melhorar a segurança rodoviária e proteger o ambiente.

Em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva 2000/30/CE, 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, classificados nas sete categorias previstas na diretiva e também por país de matrícula,
- os elementos controlados e
- as deficiências detetadas.

A diretiva enumera doze elementos (ver secção 4) que podem ser objeto de inspeção técnica na estrada. Se qualquer dos elementos controlados não satisfizer as normas de segurança rodoviária aplicáveis, o veículo pode ser proibido de circular. As deficiências detetadas no veículo controlado devem constar dos relatórios de inspeção, os quais têm de ser entregues aos condutores. A diretiva prevê que a Comissão apresente ao Conselho e ao Parlamento Europeu um relatório sobre a sua aplicação, com base nos dados recebidos dos Estados-Membros, acompanhado de um resumo dos resultados obtidos.

A 3 de abril de 2014, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a revisão da diretiva relativa à inspeção técnica na estrada, adotando a Diretiva 2014/47/UE[4]. Esta revisão introduz, *inter alia*, uma meta à escala da UE para o número de inspeções técnicas na estrada a efetuar. A fim de facilitar a aplicação deste novo requisito, que entra em vigor em 2018, o

---

[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/CE 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).

presente relatório fornece informações relativas à futura meta de inspeção de 5 % dos veículos comerciais pesados matriculados na UE.

2. DIRETIVA 2000/30/CE

A Diretiva 2000/30/CE, conforme alterada[5], 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 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 pelas autoridades, ou outro organismo por elas supervisionado, tendo geralmente lugar nos principais eixos rodoviários.

As inspeções técnicas na estrada devem ser efetuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país em que o veículo foi 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 manutenção.

As inspeções técnicas na estrada efetuam-se segundo um método faseado. A inspeção inicial consiste na inspeção visual do estado de manutenção do veículo, com este imobilizado. Caso o estado do veículo aparente representar um risco de segurança que justifique uma inspeção mais aprofundada, o veículo pode ser submetido a um controlo mais detalhado num centro de inspeções situado nas imediações. Os resultados de cada inspeção na estrada devem ser documentados num relatório de inspeção, que deve obedecer ao modelo estabelecido na diretiva. A informação assim recolhida constitui a base para as informações que os Estados-Membros devem comunicar à Comissão.

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. Os veículos estrangeiros que apresentem deficiências graves devem ser notificados ao Estado-Membro de origem, a fim de permitir um acompanhamento adequado.

3. DADOS COMUNICADOS PELOS ESTADOS-MEMBROS

Este é o quarto relatório sobre a aplicação da Diretiva 2000/30/CE nos Estados-Membros e abrange o período 2011-2012. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros relativos ao período em análise deviam ser comunicados à Comissão até 31 de março de 2013.

Nem todos foram, contudo, comunicados em tempo útil. Quinze Estados-Membros (Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Eslováquia, Estónia, Itália, Letónia, Malta, Países Baixos, Polónia, República Checa, Roménia e Suécia) respeitaram os prazos e forneceram dados sobre o número de veículos inspecionados, classificados por categoria e por país de matrícula, e sobre os elementos controlados e as deficiências detetadas. Os restantes 12 Estados-Membros forneceram os dados depois de a Comissão encetar com eles um diálogo bilateral. Os últimos dados dos Estados-Membros foram recebidos em 6 de maio de 2014.

Para facilitar a comunicação de informações prevista no artigo 6.º da Diretiva 2000/30/CE, a Comissão e os peritos dos Estados-Membros elaboraram conjuntamente um formulário normalizado para a apresentação dos relatórios. Este formulário facilita grandemente a

[5] 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).

recolha de dados, mas a sua utilização não é obrigatória. Na sua maioria, os relatórios apresentados pelos Estados-Membros seguem o modelo recomendado, mesmo quando incluem tabelas impressas. República Checa, Alemanha, Espanha, França, Polónia, Eslovénia e Finlândia não utilizaram o formulário normalizado.

Os Estados-Membros forneceram os dados com níveis variáveis de exaustividade. Apenas uns poucos (República Checa, Grécia, Letónia, Áustria, Polónia e Eslovénia) apresentaram dados sobre veículos matriculados fora da UE. Bulgária, Dinamarca, Estónia, Eslováquia, Eslovénia, França, Luxemburgo, Países Baixos e República Checa apresentaram estatísticas separadas para 2011 e 2012. Alguns Estados-Membros (Dinamarca, Espanha, França, Polónia e Eslovénia) não comunicaram dados essenciais para todas as categorias de veículos, os elementos controlados ou a origem dos veículos inspecionados. Só a Espanha e a Finlândia não forneceram nenhuns dados sobre os veículos proibidos de circular. Além disso, alguns Estados-Membros apresentaram vários conjuntos de dados, por exemplo os dados comunicados pelo Ministério dos Transportes e pela Polícia. Em geral, os Estados-Membros que utilizaram o formulário normalizado para a recolha de informações comunicaram um conjunto mais completo de dados à Comissão.

4. TEOR DA INSPEÇÃO

Os elementos passíveis de controlo, e de inclusão nos dados a transmitir pelos Estados-Membros, são, pelo menos, os enumerados no ponto 10 do modelo de relatório constante do anexo I da Diretiva 2000/30/CE alterada:

- Identificação
- Sistema de travagem
- Direção
- Visibilidade
- Equipamento para iluminação e sistema elétrico
- Eixos, rodas, pneus e suspensão
- Quadro e seus acessórios
- Outros equipamentos, incluindo tacógrafo e dispositivo de limitação de velocidade
- Perturbações, incluindo emissões e derrames de combustíveis e/ou óleo

5. DADOS ESTATÍSTICOS

Para se obterem dados comparáveis sobre os veículos inspecionados pelos Estados-Membros, foi necessário repartir os dados relativos aos conjuntos veículos-reboque e aos veículos articulados por camiões e reboques, no primeiro caso, e por camiões e semirreboques, no segundo. Os dados resultantes desta repartição figuram em itálico no presente relatório.

5.1. Percentagem de veículos inspecionados

No período 2011-2012, foram inspecionados, no total, **8 145 984** veículos. No mesmo período, o número de veículos comerciais matriculados na UE ascendia a **8 830 451**. O rácio de veículos inspecionados no período 2011-2012 relativamente ao conjunto da frota é de **92,25 %**, o que corresponde a inspecionar anualmente na estrada **46,12 %** da frota.

Entre os Estados-Membros, o rácio entre o número médio de veículos inspecionados por ano e o número de veículos comerciais matriculados difere significativamente, de 0,3 % a mais de 100 %. Estas diferenças explicam-se, em parte, pelos métodos distintos utilizados: alguns Estados-Membros (Alemanha, França e Polónia), por exemplo, forneceram dados que incluíam a inspeção inicial, enquanto outros só comunicaram os relativos aos controlos mais detalhados efetuados. As variações podem também explicar-se pelos diferentes sistemas de controlo utilizados pelos Estados-Membros, que vão da inspeção básica, sem utilização de equipamento, a controlos altamente sofisticados, com recurso a unidades móveis de inspeção ou a centros de inspeção situados nas imediações.

Quadro 1: Percentagem de veículos inspecionados

Estado-Membro	Veículos inspecionados 2011-2012	Veículos matriculados das categorias N2, N3, M2, M3, O3 e O4	Rácio total por ano*
Bélgica	18 799	253 440	**3,71 %**
Bulgária	*595 905*	293 930**	**101,37 %**
República Checa	*160 285*	211 794**	**37,84 %**
Dinamarca	*27 781*	92 911	**14,95 %**
Alemanha	*2 881 859*	963 763**	**149,51 %**
Estónia	*1 791*	44 596**	**2,01 %**
Irlanda	11 988	107 610**	**5,57 %**
Grécia	*28 276*	472 955**	**2,99 %**
Espanha	388 505	869 934**	**22,33 %**
França	1 431 117	758 788**	**94,30 %**
Itália	*65 053*	1 070 184**	**3,04 %**
Chipre	*1 133*	27 178	**2,08 %**
Letónia	*5822*	47 272**	**6,16 %**
Lituânia	*83 342*	109 019**	**38,22 %**
Luxemburgo	*901*	18 615**	**2,42 %**
Hungria	328 202	160 112**	**102,49 %**
Malta	*3 852*	10 994**	**17,52 %**
Países Baixos	11 471	310 833	**1,85 %**
Áustria	32 227	98 897	**16,29 %**
Polónia	*1 710 675*	914 776**	**93,50 %**
Portugal	*709*	116 455**	**0,30 %**
Roménia	*22 260*	346 418**	**3,21 %**
Eslovénia	*4 534*	45 673**	**4,96 %**
Eslováquia	*18 074*	271 770**	**3,33 %**
Finlândia	*23 609*	189 447	**6,23 %**
Suécia	39 597	148 528	**13,33 %**
Reino Unido	*248 217*	874 564**	**14,19 %**
Total	**8 145 984**	**8 830 451**	**46,12 %**

* O rácio total por ano é igual ao número médio de controlos efetuados anualmente por cada Estado-Membro, dividido pelo número total de veículos matriculados nesse Estado-Membro.

** Os valores apresentados são derivados dos dados fornecidos pelo Eurostat.

5.2. Número total de veículos inspecionados e sua origem

O artigo 3.º da Diretiva 2000/30/CE estabelece o caráter não-discriminatório das inspeções. Alguns Estados-Membros, em especial a Bélgica, o Luxemburgo e a Áustria, comunicaram taxas mais elevadas de inspeção na estrada de veículos estrangeiros, enquanto outros, que registam um volume significativo de tráfego de trânsito, apresentaram uma distribuição mais equilibrada das inspeções entre veículos matriculados no Estado-Membro e veículos matriculados no estrangeiro. Embora tal situação se possa dever a outros fatores, não relacionados com a natureza da inspeção, no caso da Bélgica e do Luxemburgo o anterior relatório sobre a aplicação da diretiva apresentava resultados semelhantes[6].

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 (%)
Bélgica	6 887	11 430	482	**18 799**	**36,6 %**
Bulgária	*520 477*	*75 428*		***595 905***	**87,3 %**
República Checa	*103 641*	*53 401*	*3 243*	***160 285***	**64,7 %**
Dinamarca*				***27 781***	
Alemanha	*1 833 789*	*921 213*	*126 857*	***2 881 859***	**63,6 %**
Estónia	*1 732*	*53*	*6*	***1791***	**96,7 %**
Irlanda	11 988			**11 988**	**100,0 %**
Grécia	*22 569*	*4 779*	*928*	***28 276***	**79,8 %**
Espanha	366 205	22 300		**388 505**	**94,3 %**
França	721 796	694 157	15 164	**1 431 117**	**50,4 %**
Itália	*46 958*	*14 846*	*3 249*	***65 053***	**72,2 %**
Chipre	*1133*			***1 133***	**100,0 %**
Letónia	*4 781*	*1 041*		***5 822***	**82,1 %**
Lituânia	*55 201*	*28 141*		***83 342***	**66,2 %**
Luxemburgo	*112*	*789*		***901***	**12,4 %**
Hungria	252 209	75 993		**328 202**	**76,8 %**
Malta	*3 820*	*32*		***3 852***	**99,2 %**
Países Baixos	6 999	4 472		**11 471**	**61,0 %**
Áustria	14 019	16 650	1 558	**32 227**	**43,5 %**
Polónia	*1 574 898*	*64 572*	*71 205*	***1 710 675***	**92,1 %**
Portugal	*657*	*52*		***709***	**92,7 %**
Roménia	*21 987*	*273*		***22 260***	**98,8 %**
Eslovénia	*3 298*	*1 236*		***4 534***	**72,7 %**
Eslováquia	*14 825*	*3 249*		***18 074***	**82,0 %**
Finlândia	*13 156*	*2 102*	*8 351*	***23 609***	**55,7 %**
Suécia	32 656	6 941		**39 597**	**82,5 %**

[6]COM(2013) 303

Estado-Membro (E-M) relator	Matriculados no E-M	Matriculados noutros E-M	Matriculados fora da UE	Total	Veículos do E-M (%)
Reino Unido	*126 502*	*121 715*		***248 217***	**51,0 %**
Total	**5 762 295**	**2 124 865**	**231 043**	**8 145 984**	**70,7 %**

* Dinamarca não forneceu informações sobre a origem da maioria dos veículos controlados.

5.3. Veículos proibidos de circular

Os veículos com deficiências perigosas que representem um sério risco para os seus ocupantes ou para os outros utentes da estrada podem ser proibidos de circular até que as deficiências sejam corrigidas. De acordo com as informações apresentadas pelos Estados-Membros, a percentagem de veículos proibidos de circular no total de veículos inspecionados varia consideravelmente de Estado-Membro para Estado-Membro, do alto valor de **87,6 % na Estónia** a apenas **0,6 % na Polónia**.

Os dados parecem indicar que a focalização das inspeções técnicas na estrada nos veículos com manutenção deficiente, como fazem atualmente o Luxemburgo, a Áustria e o Reino Unido, aumenta a eficácia operacional e diminui os encargos administrativos. Os Estados-Membros que adotaram esta metodologia parecem registar uma taxa de deteção de veículos com deficiências mais elevada realizando menos inspeções que outros Estados-Membros que efetuaram um número de inspeções superior. É esse o caso da **Estónia**, do **Luxemburgo** e de **Malta**, que apresentam as taxas de proibição mais elevadas, enquanto a **Alemanha**, a **Dinamarca**, os **Países Baixos** e a **Polónia** registam as taxas mais baixas de proibição de veículos matriculados na União. Os Estados-Membros que comunicaram um número particularmente elevado de controlos tendem a apresentar taxas baixas de proibição ou de deficiências detetadas.

Quadro 3: Percentagem de veículos proibidos de circular no total dos veículos inspecionados

E-M relator	Veículos matriculados no E-M relator			Veículos matriculados na UE (incluindo o E-M relator)		
	N.º de veículos inspecionados	N.º de proibições	Percentagem de proibições	N.º de veículos inspecionados	N.º de proibições	Percentagem de proibições
Bélgica	6887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgária	*520 477*	10 043	1,9 %	*595 905*	12 584	2,1 %
República Checa	*103 641*	2 595	2,5 %	*157 042*	3 340	2,1 %
Dinamarca				*27 781*	211	0,8 %
Alemanha	*1 833 789*	13 772	0,8 %	*2 755 002*	31 817	1,2 %
Estónia	*1 732*	1 517	87,6 %	*1 785*	1 544	86,5 %
Irlanda	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Grécia	*22 569*	1 266	5,6 %	*27 348*	1 378	5,0 %
Espanha	366 205			388 505		
França	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Itália	*46 958*	6 710	14,3 %	*61 804*	7 960	12,9 %
Chipre*	*1 133*	1 684	148,6 %	*1 133*	1 684	148,6 %
Letónia	*4 781*	317	6,6 %	*5 822*	403	6,9 %
Lituânia	*55 201*	827	1,5 %	*83 342*	1 142	1,4 %
Luxemburgo	*112*	82	73,2 %	*901*	531	58,9 %
Hungria	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malta	*3 820*	1 895	49,6 %	*3 852*	1 900	49,3 %
Países Baixos	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Áustria	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Polónia	*1 574 898*	9 228	0,6 %	*1 639 470*	9 228	0,6 %
Portugal	*657*	15	2,3 %	*709*	16	2,3 %
Roménia	*21 987*	8 815	40,1 %	*22 260*	8 875	39,9 %
Eslovénia	*3 298*	52	1,6 %	*4 534*	83	1,8 %
Eslováquia	*14 825*	3 515	23,7 %	*18 074*	4 093	22,6 %
Finlândia	*13 156*			*15 258*		
Suécia	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Reino Unido	*126 502*	40 022	31,6 %	*248 217*	87 563	35,3 %
Total	**5 762 295**	**198 735**	**3,4 %**	**7 914 941**	**400 481**	**5,1 %**

* Chipre comunicou o número de deficiências em vez do número de proibições.

5.4. Tipos de deficiências e dados, por Estado-Membro

As deficiências mais frequentemente detetadas durante as inspeções prendem-se com o estado

- do equipamento para iluminação e do sistema elétrico (**47,0 %**),
- dos eixos, rodas, pneus e suspensão (**24,6 %**) e
- do quadro e seus acessórios (**11,8 %**).

Conforme mostra o anexo I, estes dados sublinham a importância das inspeções na estrada para a segurança rodoviária. Comparando com os dados relativos ao período anterior, verifica-se que as áreas problemáticas são as mesmas.

As deficiências relacionadas com as **emissões e fugas**, que, além de serem um risco para a segurança rodoviária, podem também ter impacto no ambiente, registaram uma diminuição de três pontos percentuais (de 4,1 para 1,0 %) na percentagem de derrames de combustível e/ou óleo, desde o período de referência anterior.

De notar as consideráveis diferenças na percentagem de deficiências detetadas, até em relação aos mesmos elementos a controlar – como o **sistema de travagem** –, que vão de **1,9 %** na **Estónia** a **47,3 %** no **Reino Unido**. Esta situação pode dever-se à utilização de métodos de ensaio distintos pelos Estados-Membros. A Diretiva 2014/47/UE, uma vez aplicável, introduzirá uma maior harmonização dos métodos de ensaio, da avaliação das deficiências e da utilização de equipamento para as inspeções técnicas mais minuciosas na estrada.

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.

O anexo II apresenta uma panorâmica geral do número de veículos inspecionados nos Estados-Membros, por país de matrícula, e a percentagem de proibições impostas.

6. TIPOS DE SANÇÕES

A diretiva não prevê um regime sancionatório das infrações detetadas. As sanções devem ser estabelecidas pelo Estados-Membros sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país em que o veículo foi matriculado ou entrou em circulação.

Caso se torne 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 utilização até serem corrigidas as deficiências perigosas detetadas.

As deficiências graves 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 grave podem solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula que tomem medidas apropriadas, como a imposição de um nova inspeção técnica do veículo. A comunicação não é devida em tais casos.

7. RESUMO DAS CONCLUSÕES

O cumprimento das obrigações de comunicação melhorou, embora os relatórios dos Estados-Membros careçam ainda de alguns dados estatísticos essenciais, nomeadamente sobre as categorias de veículos, os elementos controlados, a origem dos veículos inspecionados e o número de proibições impostas. Nem todos os Estados-Membros respeitaram o prazo definido na legislação para o fornecimento dos dados; em alguns casos, estes só foram disponibilizados quando a Comissão encetou consultas bilaterais com as autoridades competentes do Estado-Membro. Alguns Estados-Membros continuam a não utilizar o formulário normalizado eletrónico que a Comissão recomenda para a apresentação dos dados. A Comissão insiste na utilização deste formulário, uma vez que permite a apresentação de dados mais completos.

Podem tirar-se várias conclusões do presente relatório sobre a inspeção técnica na estrada de veículos comerciais que circulam na UE.

O número total de veículos controlados anualmente na UE representa mais de **40 %** da frota de veículos comerciais do conjunto da UE, variando essa percentagem entre menos de 1 % em Portugal e mais de 100 % na Alemanha, Hungria e Bulgária. A futura meta de 5 % — estabelecida na nova diretiva relativa às inspeções na estrada, a Diretiva 2014/47/UE — deverá, portanto, ser facilmente acessível para todos os Estados-Membros. No entanto, 11 Estados-Membros continuam substancialmente aquém da meta da UE, pelo que deverão aumentar as inspeções técnicas na estrada.

A percentagem de veículos nacionais no número total de veículos inspecionados varia também consideravelmente. A Bélgica, Luxemburgo e Áustria, onde a percentagem de controlos 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.

A percentagem de veículos proibidos de circular no total de veículos inspecionados revela variações consideráveis, entre menos de 1 % na Polónia e mais de 80 % na Estónia. Os números comunicados indicam que a eficácia das inspeções técnicas na estrada pode ser melhorada através de uma melhor seletividade dos controlos. Essa melhor seletividade poderá também reduzir os encargos administrativos tanto para as autoridades de polícia como para os operadores de transporte. A nova Diretiva 2014/47/UE obriga os Estados-Membros a adaptarem os seus sistemas de inspeção, passando de um controlo aleatório a uma metodologia mais seletiva.

As deficiências mais frequentemente detetadas nas inspeções prendem-se com o estado do equipamento para iluminação, das rodas, dos pneus e do quadro. Observam-se, no entanto, variações significativas na percentagem destas deficiências entre os Estados-Membros. A Comissão insta os Estados-Membros a prestarem especial atenção aos tipos de deficiências que continuam a afigurar-se os mais problemáticos e a adaptarem nessa conformidade os seus métodos de inspeção.